

KATHOLIEKE UNIVERSITEIT LEUVEN
FACULTEIT RECHTSGELEERDHEID

TRANSPORTSTRAFRECHT
Strafrechtelijke handhaving van de rechtsregels
inzake het goederenvervoer over de weg

DEEL I

Proefschrift aangeboden door
BART SPRIET
tot het verkrijgen van de graad
van doctor in de rechten

Promotor : Prof. Dr. L. Dupont

Leuven, 1993

VOORWOORD

De op zich eenzame tocht die het schrijven van een doctoraal proefschrift is, heb ik slechts kunnen ondernemen en voleindigen met de hulp en steun van velen. Ik wens dan ook dit in de eindfase geschreven voorwoord aan te wenden om enkele van hen met name te betrekken in mijn oprechte dankbetuigingen.

In de eerste plaats gaat mijn dank uit naar Professor L. Dupont, promotor van mijn proefschrift. Hij heeft reeds de kiem van dit proefschrift aangebracht door mij te introduceren in het zeer boeiend, doch in de Belgische strafrechtswetenschap vrij onbekend onderzoeksdomein van het *transportstrafrecht*. Vervolgens heeft hij mij voortdurend op een stimulerende en adviserende wijze bijgestaan om dit wetenschappelijk onderzoek te kunnen verrichten én beëindigen en dit zowel op het inhoudelijke als op het organisatorische vlak. Hij heeft mij zodoende van het begin tot het einde van het proefschrift "geleid", wat ik persoonlijk ervaren heb als een bijzondere eer. Door zijn leiding was de voormelde eenzaamheid vaak slechts schijn.

Mijn dank gaat tevens uit naar de Professoren A. Vandeplas, M. Huybrechts, W. Geysen en M. Faure, omdat ze aanvaard hebben deel uit te maken van de examenjury. Ik ben zeer vereerd en verheugd mijn proefschrift onder hun deskundig toezicht te mogen voltooien. In het bijzonder dank ik hen voor hun bereidwilligheid om in een vrij korte tijdsperiode dit proefschrift te bestuderen.

Ook de collega's en medewerkers van het Instituut voor Strafrecht van de K.U.Leuven ben ik erkentelijk. Zij creëerden een aangenaam werkklimaat om deze doctorale onderzoeksexpeditie uit te voeren. Een bijzonder woord van dank wens ik te richten tot Professor R. Verstraeten. Hij was steeds bereid om vanuit een strafrechtelijke invalshoek plaats te nemen in de vrachtwagencabine en alzo de te volgen penale weg mede uit te stippelen.

In het verlengde wens ik tevens de rechtsfaculteit van de K.U.Leuven te bedanken voor de geboden mogelijkheid om diepgaand onderzoek te verrichten in de discipline van het transportstrafrecht.

Een woord van dank ben ik voorts verschuldigd aan Professor mr. L. Schuermans, die het tijdens mijn advocatenstage aan de balie te Turnhout mogelijk heeft gemaakt om op een inhoudelijk zeer gevarieerde wijze kennis te nemen

van de strafrechtspraxis, en aan de heer S. Celis die een deur opende naar de specifieke praktijk van het transportstrafrecht. De leerrijke praktijkervaring die ik dankzij hen heb kunnen opdoen, heeft beslist zijn positieve sporen nagelaten in dit proefschrift.

Mijn grootste dank komt toe aan mijn ouders voor de gecreëerde studiemogelijkheden en hun voortdurende interesse, aan mijn schoonvader voor het nauwgezet typen van de uitgebreide bibliografie waardoor de laatste loodjes merkkelijk minder zwaar wogen, en tenslotte aan mijn echtgenote Carine en zoon Tim die mij, tijdens de voor hen vaak minder aangename periode, steeds hebben verdragen en aanhoudend moreel hebben gesteund. Ik kan Carine en Tim garanderen dat de lange periode van studie-afzondering nu achter de rug is. Als afsluiting wens ik dan ook dit werk op te dragen aan mijn vader die de voleindiging van het proefschrift helaas niet meer heeft mogen beleven en aan mijn echtgenote.

Mol, oktober 1993

 INHOUD

Voorwoord	i
Inhoudsopgave	iii
Lijst van afkortingen	xx
 ALGEMENE INLEIDING	 1
A. Toelichting van het onderzoeksdomein	1
B. Plan van behandeling	10
C. Methode van onderzoek	11
 DEEL I. ALGEMENE OMSCHRIJVING VAN DE RELATIE STRAFRECHT EN WEG- TRANSPORT VAN GOEDEREN	 12

TITEL 1. Het onderscheid tussen het gemeenrechtelijk strafrecht en het bijzonder transportstrafrecht	12
 <u>Hoofdstuk 1. <i>Het transportstrafrecht behoort als strafrechts- discipline tot het bijzonder strafrecht</i></u>	 13
 Afdeling 1. Hoofdindeling: gemeenrechtelijk en bijzonder strafrecht	13
§ 1. Een terminologische schets van de strafrechtelijke hoofdstructuur	13
§ 2. Het transportstrafrecht als subcategorie van het bijzonder strafrecht	17
 Afdeling 2. Afbakening van het transportstrafrecht: inventarisatie en systematisering van de geselecteerde bijzondere straf- wetten inzake het nationaal en internationaal goederen- vervoer over de weg	20

<u>Hoofdstuk 2.</u> <i>De functie van het gemeenrechtelijk strafrecht in de kontekst van het wegtransport van goederen</i>	29
Inleiding	29
Afdeling 1. De toepasselijkheid van de algemene beginselen van het gemeenrechtelijk strafrecht	32
§ 1. De algemene regel (artikel 100 Sw.)	32
§ 2. De uitzonderingen (artikel 100 Sw.)	33
A. Andersluidende bepalingen	33
B. Bepalingen inzake de strafbare deelneming en verzachtende omstandigheden bij wanbedrijven	35
§ 3. De transportmisdrijven in het geregionaliseerd strafrecht	41
A. Algemene situering	41
B. Gehele toepasselijkheid van de algemene beginselen	42
C. Een voorstel tot uitbreiding van de strafrechtelijke bevoegdheden van de decretale wetgever	49
Afdeling 2. De toepasselijkheid van de misdrijven van het gemeen- rechtelijk strafrecht	55
§ 1. Een overzicht van een aantal gemeenrechtelijke misdrijven	59
A. Misbruik van vertrouwen	59
(1) T.a.v. het vervoerobject	59
(2) T.a.v. het (weg)vervoermiddel	70
B. Diefstal	74
(1) Diefstal, gebruiksdiefstal en loondiefstal	75
(2) Verzwarende omstandigheden	82
C. Vernieling en beschadiging van goederen	87
(1) Brandstichting	90
(2) Vernieling door ontploffing	100
(3) Vernieling of onbruikbaarmaking van een motor- voertuig	101
(4) Vernieling van titels	108
(5) Vernieling of beschadiging met behulp van geweld of bedreiging	110

(6) Beschadiging van koopwaar	114
(7) Vernieling van banden waarmee een voertuig is vastgelegd	116
(8) Vernieling van andermans roerende goederen als restcategorie	117
D. Valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken	121
(1) Algemene omschrijving van valsheid in geschriften	122
(2) Algemene omschrijving van het gebruik van valse stukken	128
(3) Selectie van enkele transportgeschriften	136
E. Twee vormen van gemeenrechtelijk penaal bedrog	149
(1) Bedriegerij bij een contract van huur van werk	149
(2) Bedrog bij tanken	153
F. Verkeersbelemmering	157
(1) Basismisdrijf	158
(2) Verzwarende omstandigheden	167
§ 2. De mogelijkheid van eendaadse samenloop tussen gemeen- rechtelijke en transportmisdrijven	170
A. Algemene regeling van de samenloop van misdrijven	170
(1) Meerdaadse samenloop tussen gemeenrechtelijke en transportmisdrijven	172
(2) Eendaadse samenloop tussen gemeenrechtelijke en transportmisdrijven	173
B. Concursus idealis-regel versus lex specialis/ lex generalis-regel	179
C. Toetsing van twee gemeenrechtelijke misdrijven aan de lex specialis/lex generalis-regel	191
(1) Valsheid in geschriften en tachograafschijven	191
(2) Weerspannigheid en strafbare niet-medewerking (<u>controledelict</u>)	212
TITEL 2. De tijdelijke en ruimtelijke toepassingssfeer van de (transport)strafwet	219
<u>Hoofdstuk 1. De werking van de (transport)strafwet in de tijd</u>	220
Inleiding	220

Afdeling 1. Schematische voorstelling van de geselecteerde materie	223
Afdeling 2. Algemene regeling	224
§ 1. De rechtsbronnen	224
§ 2. Het beginsel van niet-retroactiviteit van de (strengere) transportstrafwet	226
A. Omschrijving van het beginsel	226
B. Toepassing van het beginsel op het Europees en internationaal transportrecht	229
§ 3. Het beginsel van de retroactiviteit van de mildere transportstrafwet	240
A. Omschrijving van het beginsel	240
B. Toepassing van het beginsel op het Europees en internationaal transportrecht	245
§ 4. Strafprocesrechtelijke bepalingen	249
Afdeling 3. Wijziging van de uitvoeringsreglementen van een blanco(transport)strafwet als uitzondering op het retroactiviteitsbeginsel	251
§ 1. Schets van de uitzondering	251
§ 2. Fundering van de uitzondering	259
§ 3. Toepassing van de uitzondering in het transport- strafrecht	261
§ 4. Beoordeling van de uitzondering	267
A. Vanuit artikel 2, lid 2 van het Belgisch Straf- wetboek	267
B. Vanuit artikel 15 BUPO of I.V.B.P.R.	273
C. Kort besluit	280

<u>Hoofdstuk 2. De werking van de (transport)strafwet naar de plaats</u>	281
Inleiding	281
Afdeling 1. Schematische voorstelling van de geselecteerde materie	283
Afdeling 2. (Transport)misdrijven op Belgisch grondgebied gepleegd	284
§ 1. Het territorialiteitsbeginsel	284
§ 2. Het Belgisch grondgebied	289
§ 3. De lokalisatie van het (transport)misdrijf op Belgisch grondgebied	291
Afdeling 3. (Transport)misdrijven buiten Belgisch grondgebied gepleegd	301
§ 1. De uitzondering van de extraterritorialiteit	301
§ 2. Enkele gevallen van extraterritorialiteit gereguleerd in de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering	305
A. Misdaad of wanbedrijf gepleegd door een Belg (artikel 7 V.T.Sv.)	305
B. Misdaad gepleegd door een vreemdeling tegen een Belgische onderdaan (artikel 10, 5° V.T.Sv.)	314
C. Vervoer van kernmateriaal (artikel 12bis V.T.Sv.)	317
§ 3. Een bijzondere regeling van extraterritorialiteit in de transportstrafwetgeving inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf	319
A. Strafwettelijke aanduiding van de bijzondere jurisdictieregeling	319
B. Toepassingsvoorwaarden van de bijzondere jurisdictieregeling	320
C. Toepasselijkheid van de commune jurisdictieregel van artikel 7 V.T.Sv.	326

**DEEL II. BIJZONDERE OMSCHRIJVING VAN HET MATERIEEL TRANSPORTSTRAF-
RECHT** 331

TITEL 1. De analyse van het transportmisdrijf 331

Hoofdstuk 1. *De algemene opbouw van het transportmisdrijf in zijn
constitutieve elementen* 332

Afdeling 1. De misdrijftheorie van de Leuvense strafrechtschool 332

Afdeling 2. De volgorde bij de analyse van het transportmisdrijf 337

4 Hoofdstuk 2. *Het materieel element van het transportmisdrijf* 341

Inleiding 341

Afdeling 1. De regulering van het beroepsgoederenvervoer over de weg 345

§ 1. Opgave van de rechtsbronnen en strafrechtelijke
situering 345

§ 2. Beknopt historisch overzicht van de Belgische strafwet-
geving betreffende het professioneel goederenvervoer 350

A. Het Koninklijk Besluit nr. 248 van 5 maart 1936 -
vergunningsstelsel 350

B. De basiswet van 1 augustus 1960, doelstelling en
evolutie 353

C. De regeling van de toegang tot het beroep -
de kwalitatieve voorwaarden 359

§ 3. Toepassingsgebied van de transportwetgeving betreffende
het professioneel goederenvervoer 361

A. Toepassing ratione materiae 361

(1) Algemene regel : het goederenvervoer tegen
vergoeding en voor rekening van derden (het
professioneel goederenvervoer) 361

(2) Algemene vrijstellingen binnen het kader van het professioneel goederenvervoer	366
(3) Vervanging van tijdelijk buiten dienst zijnde voertuigen	367
B. Toepassing ratione loci	368
§ 4. Het basisstelsel van vervoervergunningen	369
A. De vergunning voor nationaal vervoer	371
B. De vergunning voor internationaal vervoer	376
(1) De algemene vergunning voor internationaal vervoer	377
(2) De communautaire vergunning van de Europese gemeenschap	381
(3) De bijzonder vergunning voor internationaal vervoer	385
§ 5. De verplichte vrachtbrief	387
§ 6. De kwalitatieve voorwaarden voor de toegang tot het beroep van goederenvervoerder over de weg	391
A. De voorwaarde van betrouwbaarheid	394
B. De voorwaarde van vakbekwaamheid	396
C. De voorwaarde van financiële draagkracht	397
Afdeling 2. De regulering van de rij- en rusttijden en de tachograaf	400
§ 1. Opgave van de rechtsbronnen en strafrechtelijke situering	400
§ 2. Ontstaan- en evolutieoverzicht en doelstelling van de EG-voorschriften inzake de rij- en rusttijden en het bijhorende controlesysteem	407
A. Overzicht van het ontstaan en de evolutie van de EG-voorschriften	407
B. Doelstelling van de EEG-voorschriften	410

§ 3. De verordening (EEG) nr. 3820/85 van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer	412
A. Toepassingsgebied van de EEG-verordening 3820/85	412
(1) Toepassing ratione materiae	412
a) Algemene regel : wegvervoer van goederen	412
b) Vrijstellingen	413
(2) Toepassing ratione personae	415
(3) Toepassing ratione loci	416
B. Inhoudelijke bespreking van de sociale voorschriften uit de EEG-verordening 3820/85	419
(1) De rijtijd (artikel 6)	419
(2) De onderbreking (artikel 7)	420
(3) De rusttijd (artikel 8 en 9)	422
(4) Schema van het rij- en rusttijdenstelsel	425
(5) De leeftijd van de bemanningsleden (artikel 5)	426
(6) Het verbod van bepaalde soorten beloningen (artikel 10)	427
C. Afwijkingen van de sociale voorschriften	428
(1) Afwijkingen op initiatief van de bestuurder (artikel 12)	428
(2) Mogelijke verstrenging van de communautaire bepalingen door de lidstaten (artikel 11)	428
(3) Afwijkingen door de lidstaten op grond van de bijzondere aard van het vervoer (artikel 13, 1°)	429
(4) Afwijkingen wegens uitzonderlijke omstandigheden (artikel 13, 2°)	433
D. Organisatie- en controleplicht in hoofde van de onderneming	433

§ 4. De verordening (EEG) nr. 3821/85 van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer	439
A. Toepassingsgebied van de EEG-verordening nr. 3821/85	440
B. Installatie van het controleapparaat	441
C. Gebruik van het controleapparaat	442
(1) Verplichtingen in hoofde van de werkgever	443
(2) Verplichtingen in hoofde van de bestuurder	444
D. Technische controle en defect van het controleapparaat	447
E. Organisatie- en controleplicht in hoofde van de onderneming	448
F. Overzicht van mogelijke inbreuken op de tachograafverordening	448
Afdeling 3. De regulering van de <u>tussenpersonen</u> op het gebied van het goederenvervoer	450
§ 1. Opgave van de rechtsbronnen en strafrechtelijke situering	450
§ 2. Inhoudelijk overzicht van de statuutregeling	452
A. Begripsomschrijving van de drie types van (vervoer)tussenpersonen	452
B. Wettelijke verplichtingen in hoofde van de (vervoer)tussenpersonen	455
(1) Verplichtingen inzake de vergunning	455
a) De algemene vergunningsplicht	456
b) De toekenningsvoorwaarden voor de vergunning	458
c) Het gebruik van lokalen	460
d) Het gebruik van titels of benamingen	461
(2) Andere verplichtingen	461
a) Het verstrekken van statistische gegevens	462
b) Het meewerken aan onderzoeks- en controlemaatregelen	462
c) Het betalen van retributies	463

§ 3. Strafbaarstellingen	464
Afdeling 4. De regulering van de technische eisen voor het vervoermiddel	465
§ 1. Opgave van de rechtsbronnen	465
§ 2. De basisstrafwet inzake de technische reglementering: de wet van 21 juni 1985.	467
§ 3. Het basisreglement inzake de technische reglementering: het K.B. van 15 maart 1968	472
A. Het toepassingsgebied van het K.B. van 15 maart 1968	472
B. De technische reglementering inzake de massa of het gewicht van het vervoermiddel	477
Afdeling 5. De regulering van het vervoer van gevaarlijke goederen	485
Inleiding	485
§ 1. Beknopt overzicht van wetgeving en reglementering inzake het wegvervoer van gevaarlijke goederen en haar toepassingsgebied	488
§ 2. Inhoudelijk overzicht van de transportvoorschriften inzake de gevaarlijke goederen	495
A. De algemene A.D.R. -voorschriften	495
(1) De structuur van de bijlagen A en B van het A.D.R.-verdrag	495
(2) De indeling van de gevaarlijke goederen in gevaarsklassen	497
(3) De wijze van vervoer	500
(4) De boorddocumenten	502
a) Het vervoerdocument	503
b) De verklaring van toelating tot het transport	506
c) De schriftelijke instructies of veiligheidskaarten	506
d) Het A.D.R.-keuringdocument	508

e) Het A.D.R.-opleidingsgetuigschrift	509
f) Een kopie van de (inter)nationale afwijking	512
(5) Het vervoermiddel	513
a) Signalisatie en etikettering	513
b) Technische vereisten	516
c) Technische controle	518
(6) Diverse veiligheidsvoorschriften tijdens het vervoer en tijdens het laden en lossen	519
a) Bemanning	519
b) Rookverbod	519
c) Bewaking van het voertuig	519
d) Stationering van het voertuig	520
e) Verplichte reiniging van het voertuig	520
f) Draaien van de motor	521
g) Draagbare verlichtingsapparaten	521
h) Stuwage en behandeling van de colli	521
(7) Vrijstellingen	521
(8) Uitbreiding van (strafrechtelijke) verantwoordelijkheid	522
B. De voorschriften inzake het vervoer van explosieve stoffen	525
(1) Wetgeving en beginselen	525
(2) Indeling en erkenning van de springstoffen	527
(3) Vervoervoorschriften	528
a) Administratieve vervoervoorwaarden	528
b) Het voertuig	530
c) Veiligheidsvoorschriften tijdens het transport en tijdens de laad- en losoperaties	531
d) In- en doorvoer van springstoffen	532

(4) De reglementering inzake het vervoer van ammoniumnitraat	533
(5) De opeising van de voertuigen en hun bestuurders	534
C. De voorschriften inzake het vervoer van radioactieve stoffen	535
(1) Wetgeving en beginselen	535
(2) Vervoervoorschriften van het algemeen reglement van 1963	542
a) De vervoervergunning	543
b) De verklaring van de aard van de stof door de verzender	544
c) Maandelijkse inlichting van het verrichte vervoer	544
d) Onmiddellijke inlichting in geval van gevaar	545
e) In- en doorvoer van radioactieve stoffen	545
f) Afwijkingen	546
(3) Vervoervoorschriften van het A.D.R.-verdrag van 1957	547
§ 3. De rechtsgronden voor de strafrechtelijke beteugeling van inbreuken op de reglementering inzake het wegvervoer van gevaarlijke goederen	550
A. Het vervoer van gevaarlijke goederen, andere dan de ontplofbare en radioactieve stoffen	550
B. Het vervoer van explosieve stoffen	557
C. Het vervoer van radioactieve stoffen	560
D. De opleiding van de bestuurders van voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren	561
Afdeling 6. De regulering van het vervoer van afvalstoffen	564
Inleiding	564

§ 1. Vervoer van afvalstoffen krachtens de milieuwetgeving en -reglementering inzake afvalstoffen	570
A. De grondwettelijke bevoegdheidsverdeling inzake de afvalstoffen tussen de nationale en regionale wetgever	570
B. De wetgeving inzake invoer, uitvoer en doorvoer van afvalstoffen	574
(1) Bevoegdheid van de nationale wetgever	574
(2) Algemene beginselen en toepassingsgebied	575
(3) Uitwerking van de voorschriften inzake de invoer, de uitvoer en de doorvoer van afvalstoffen	580
(4) Specifieke vervoervoorschriften in geval van grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen	586
a) Documenten die het afvaltransport moeten vergezellen	587
b) Algemene veiligheidsbepalingen	589
C. De wetgeving inzake afvalstoffen uitgevaardigd door de Vlaamse gewestwetgever	592
(1) Algemene beginselen en toepassingsgebied	592
(2) Vervoervoorschriften inzake afvalstoffen	599
a) Vervoerder versus ophaler van afvalstoffen - vergunningsplicht	599
b) Taak van de vervoerder in het systeem van afgifte van afvalstoffen	602
D. De wetgeving inzake afvalstoffen uitgevaardigd door de Waalse en Brusselse gewestwetgever	604
(1) Waals gewest	604
a) Algemene beginselen en toepassingsgebied	604
b) Vervoervoorschriften inzake afvalstoffen	607
1/ Erkenningsplicht voor het vervoeren en ophalen van giftige en gevaarlijke afvalstoffen en van PCB's en PCT's	608
2/ Veiligheidsvoorschriften inzake het vervoer van giftige en gevaarlijke afval	610
(2) Het Brusselse hoofdstedelijk gewest	611

a) Algemene beginselen en toepassingsgebied	611
b) Vervoervoorschriften inzake afvalstoffen	613
1/ Erkenningsplicht voor het vervoeren en ophalen van gevaarlijke afvalstoffen en PCB's	614
2/ Veiligheidsvoorschriften inzake het vervoer van gevaarlijk afval	615
E. De wetgeving inzake een aantal bijzondere categorieën van afvalstoffen	616
(1) Giftige afvalstoffen	616
a) Invloed van de Belgische staatshervorming	616
b) Algemene beginselen en toepassingsgebied	619
c) Verwerving en invoer van giftige afval	623
d) Vervoer van giftige afval	625
(2) Afvalolie	628
a) Vóór de totstandkoming van regionale milieuwetgeving inzake afvalstoffen	628
b) Na de uitvaardiging van regionale afvalwetgevingen	629
1/ Het Vlaamse gewest	629
2/ Het Waalse gewest	632
3/ Het Brusselse hoofdstedelijk gewest	634
(3) Radioactieve afval	635
§ 2. Vervoer van gevaarlijke afvalstoffen krachtens de A.D.R.-wetgeving en reglementering inzake vervoer van gevaarlijke goederen	637
A. Toepasselijkheid van de A.D.R.-reglementering	637
B. De A.D.R.-vervoerregels	640

<u>Hoofdstuk 3. Het moreel element van het transportmisdrijf</u>	644
Inleiding	644
Afdeling 1. Schematische voorstelling van de geselecteerde materie	646
Afdeling 2. Vereiste van een strafrechtelijke schuld	648
§ 1. Een verkenning van het strafrechtelijk schuldbegrip	648
§ 2. De strafrechtelijke schuld in de transportstrafwetgeving	655
X A. Het schuldvereiste bij stilzwijgen van de bijzondere (transport)strafwetgever	655
X B. De schuldvorm bij stilzwijgen van de bijzondere (transport)strafwetgever	663
(1) Overzicht van twee doctrinale stellingen (de klassieke leer en de leer LEGROS) en van de (cassatie)rechtspraak	663
(2) Toepassing van de klassieke leer in het transportstrafrecht	672
(3) De lege ferenda	678
Afdeling 3. Schulduitsluitingsgronden	680
§ 1. Overmacht of dwang	681
A. Algemene situering	681
B. Toepassingsvoorwaarden	683
§ 2. Dwaling of onwetendheid	688
A. Algemene situering	688
B. Toepassingsvoorwaarden	690
(1) De rechtsdwaling	690
(2) De feitelijke dwaling	696
(3) Het zelfde bonus ac diligens pater familias-criterium	700

<u>Hoofdstuk 4. Het misdrijfelement van de wederrechtelijkheid</u>	703
Inleiding	703
Afdeling 1. Verkenning van het misdrijfelement van de wederrechtelijkheid	706
Afdeling 2. Noodtoestand als rechtvaardigingsgrond	719
TITEL 2. De strafsancties tot beteugeling van het transportmisdrijf	728
<u>Hoofdstuk 1. Een overzicht van de in het Belgisch transportstrafrecht voorgeschreven strafsancties</u>	729
Inleiding	729
Afdeling 1. Overzicht van de gevangenisstraffen en de geldboeten	730
Afdeling 2. Overzicht van twee bijkomende straffen	743
§ 1. De bijzondere verbeurdverklaring	743
§ 2. De tijdelijke oplegging van het voertuig	747
<u>Hoofdstuk 2. De individualisering van de strafsanctie</u>	748
Afdeling 1. Gronden van strafvermindering	748
§ 1. De regeling van de verzachtende omstandigheden	749
§ 2. De regeling van de samenloop van misdrijven	755

Afdeling 2. Gronden van strafverzwaring 757

§ 1. De regeling van de verzwarende omstandigheden 757

§ 2. De regeling van de wettelijke herhaling 759

DEEL III. ENKELE BESCHOUWINGEN INZAKE HET BELGISCH TRANSPORT- 770
STRAFRECHT BIJ WIJZE VAN BESLUIT

A. Onaangepaste misdrijfnormen en hun mogelijke aanpassing 773

B. Onaangepaste strafnormen en hun mogelijke aanpassing	783
---	-----

C. Algemeen besluit 791

BIBLIOGRAFIE 792

LIJST VAN AFKORTINGEN

BELGIE

A.A.	Arresten Arbitragehof
Adm. Publ. (T.)	Administration publique (trimestriel)
A.D.R.	Europees Verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg
Amén.	Aménagement, environnement, urbanisme et droit foncier
Ann. Dr.	Annales de droit
Ann. Dr. Louv	Annales de droit de Louvain
Ann. Fac. Dr. Liège	Annales de la Faculté de droit, d'économie et de sciences sociales de Liège
A.P.R.	Algemene Praktische Rechtsverzameling
Arbeidsblad	Arbeidsblad. Ministerie van tewerkstelling en arbeid Brussel
Arr. Cass.	Arresten van het Hof van Cassatie
A.T.D.F.	Aménagement du territoire et droit foncier
B.J.	Belgique Judiciaire
B.S	Belgisch Staatsblad
Bull. Ass.	Bulletin des assurances
BUPO	Internationaal Verdrag inzake Burgerrechten en Politieke Rechten
B.Vl.Ex.	Besluit van de Vlaamse Executieve
B.W.Ex.	Besluit van de Waalse Executieve
C.M.R.	Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg
De Pol.	De Politieofficier
De Verz.	De Verzekering
ECE	Economische Commissie voor Europa (VN)

ECMT	Europese conferentie van de ministers van transport
ECOSOC	Economische en Sociale Raad (VN)
Eur.Vervoerr.	Europees Vervoerrecht
E.V.R.M.	Europees Verdrag tot Bescherming van de rechten van de Mens en de Fundamentele vrijheden
F.J.F.	Fiscale jurisprudentie
Hand.	Handelingen van Kamer, Senaat, enz.
I.A.E.A.	International Atomic Energy Agency (VN)
Int. Vervoerr. over Land en Zee	Internationaal vervoerrecht over Land en Zee
IRU	International Road Transport Union
Ius	Ius, Inter-Universitair Studententijdschrift
I.V.B.P.R.	Internationaal Verdrag inzake Burgerrechten en Politieke Rechten
I.W.T.	Instituut voor Wegtransport
J.J.P.	Journal des Juges de Paix
J.L.M.B.	Revue de jurisprudence de Liège, Mons et Bruxelles
J.L.	Jurisprudence de la Cour d'appel de Liège et des juridictions de son ressort
J.T.	Journal des tribunaux
J.T.T.	Journal des tribunaux du travail
Jur.	Jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen
Jura Falc.	Jura Falconis
Leefmilieu	Leefmilieu
Limb. Rechtsl.	Limburgs Rechtsleven
Milieu en Bedrijf	Milieu en bedrijf: veertiendaagse nieuwsbrief over milieubeheer, afval, lozingen, gevaarlijke stoffen en vergunningen
Milieurecht Info	Milieurecht Info
M.T.M.	Maximale toegelaten massa

Novelles	Les Novelles
Oriëntatie	Oriëntatie. Sociaal recht. Personeelsbeleid
Pand. B.	Pandectes belges
Pand. Pér.	Pandectes périodiques
Panopticon	Panopticon
Pas.	Pasicrisie belge
Pasin.	Pasinomie belge
Politieblad Limburg	Politieblad provincie Limburg
R.Cass.	Recente rechtspraak Hof van Cassatie
R.C.J.B.	Revue critique de jurisprudence belge
R.D.P.	Revue de droit pénal et de criminologie
Rechtspr.Antw.	Rechtspraak van de haven van Antwerpen
R.G.A.R.	Revue générale des assurances et des responsabilités
Rev. Dr. B.	Revue de droit belge
Rev. Rég. Dr.	Revue régionale de droit
R.P.D.B.	Répertoire pratique du droit belge
R.W.	Rechtskundig Weekblad
S.E.W.	Sociaal Economische Wetgeving. Tijdschrift voor Europees en Economisch Recht
Sv.	Wetboek van Strafvordering
Sw.	Strafwetboek
Gedr. St.	Gedrukte stukken van Kamer, Senaat, enz.
T.B.H.	Tijdschrift voor Belgisch handelsrecht
T.B.P.	Tijdschrift voor bestuurswetenschappen en publiek recht
T.M.R.	Tijdschrift voor milieurecht
T.P.R.	Tijdschrift voor privaatrecht
Transport Info.	Transport info
T.R.D. (&i-r.)	Tijdschrift rechtsdocumentatie

TRV	Tijdschrift voor rechtspersoon en vennootschap
Turnh. Rechtsl.	Turnhouts Rechtsleven
T. Vred.	Tijdschrift voor vrederechters
Vbo Bulletin	Vbo Bulletin - Vbo Brussel
Vbo Mededelingen	Vbo Mededelingen - Vbo Brussel
Verkeersrecht	Verkeersrecht-Jurisprudentie
Vlarem I en II	Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning (I en II)
Vr. en Antw.	Vragen en antwoorden, Kamer, Senaat, enz.
V.T.Sv.	Voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering

Buitenland

A.A.	Ars Aequi (NL)
Algemeen Politieblad	Algemeen Politieblad (NL)
Bull. Crim.	Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation, rendus en matière criminelle (FR)
Bull. Transp.	Bulletin des transports et de la logistique (FR)
C.P.	Code pénal (FR)
D.	Dalloz recueil périodique (FR)
D.C.P.I.	Droit et pratique du commerce international (FR)
D.D.	Delikt en Delinkwent (NL)
Dr. pénal	Droit pénal (FR)
European Law Review	European Law Review (ENG.)
Gaz. Pal.	Gazette du Palais (FR)
J.C.P.	Jurisclasseur périodique (FR)
J.O.	Journal officiel (FR)
N.C.P.	Nouveau Code pénal (FR)
N.J.	Nederlandse jurisprudentie (NL)

N.J.B.	Nederlands juristenblad (NL)
PB.C.	Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen. Mededelingen en bekendmakingen
PB.L.	Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen. Wetgeving
R.G.I.D.P.	Revue générale de droit international public (FR)
R.I.D.P.	Revue internationale de droit pénal (FR)
Rev. Sc. Crim.	Revue de sciences criminelles et de droit pénal comparé (FR)
Sir.	Sirey (FR)
StGB	Strafgesetzbuch (D)
T.v.S.	Tijdschrift voor Strafrecht (NL)
W.v.S.	Wetboek van Strafrecht (NL)

*"Ce siècle de la vitesse est le siècle
des transports."*

(RODIERE, R., Droit des transports.
Transports ferroviaires, routiers, aé-
riens et par batellerie, Parijs, 1953,
I, Préface, p. 1).

ALGEMENE INLEIDING

A. Toelichting van het onderzoeksdomein

(I) Voorliggend doctoraal proefschrift met als titel "*Transportstrafrecht. Strafrechtelijke handhaving van de rechtsregels inzake het goederenvervoer over de weg*" heeft tot voorwerp een studie van de Belgische materiële strafrechtsbepalingen die voorkomen in de wetgeving die het nationaal en internationaal vervoer van goederen over de weg normeert, gesitueerd in het ruimere kader van de voorschriften uit het gemeenrechtelijk Belgisch strafrecht. De algemene en bijzondere interventie van het strafrecht in het sociaal-economisch domein van het wegtransport van goederen vormt één van de instrumenten tot handhaving van de juridische regulering van de wegvervoersector en gaat in haar doelstelling een tweevoudige (en enigzins paradoxale) richting uit: enerzijds wordt een rechtstreekse en onrechtstreekse beveiliging beoogd van een geordend goederenvervoer over de weg, alsmede van de met de wegvervoeractiviteit noodzakelijk verbonden rechtsgoederen zoals de vervoermiddelen en vervoerobjecten en anderzijds een bescherming van externe rechtsgoederen en rechtswaarden die mogelijkerwijs door deze wegvervoeractiviteit kunnen worden aangetast zoals de verkeersveiligheid en het leefmilieu.

(II) Het vervoer is ongetwijfeld een *veelzijdig* gebeuren. De vervoeractiviteit kan plaatsvinden op verschillende manieren en met diverse middelen en kan also betrekking hebben op het verplaatsen van personen en goederen met gebruik van differente vervoerswijzen: over land (de weg of het spoor), over water (zee- en binnenwater) of in de lucht en met een nationaal of internationaal traject. Deze materiële veelzijdigheid weerspiegelt zich in de diversiteit van de juridische regeling omtrent de vervoergedraging in de privaatrechtelijke en publiekrechtelijke takken uit ons rechtssysteem. Elke transportmodus heeft als het ware zijn eigen rechtsregels van een verschillende legislatieve oorsprong (nationaal, supranationaal en internationaal), vaak verder onderscheiden naar het te vervoeren object (personen of goederen) en met een bijkomende differentiatie naar de soort van de te transporteren goederen¹.

Het *transport van goederen* vormt ontegensprekelijk een noodzakelijk onderdeel in de economische organisatie en het functioneren van onze hedendaagse geïndustrialiseerde samenleving en heeft aldus een groot economisch belang. De economische basisfunctie van het goederentransport bestaat in het verplaatsen van goederen vanuit centra waar hun nut laag is naar centra waar het nut van de betreffende goederen hoog is ("utility of place")². Door scheiding van activiteiten zijn de verschillende plaatsen van productie en consumptie niet op eenzelfde punt gelokaliseerd, met distributie en vervoer van grondstoffen en afgewerkte goederen tot gevolg. Het vervoer is dan ook een onmisbare schakel in deze keten van productie, distributie en consumptie. De Franse transportjuristen RODIERE en MERCADAL drukken dit vrij kernachtig uit: "*toute opération de production débouche sur un transport, toute consommation en suppose auparavant un ou plusieurs...*"³. In

¹. Door deze "versnippering van rechtsbronnen" en grote verscheidenheid in de materiële vervoerregulering wordt het (privaatrechtelijk) vervoerrecht vaak bestempeld als een ingewikkelde materie (zie bv. FREDERICQ, L., Handboek van het Belgisch Handelsrecht, III, 1980, 2ed., nr. 1554, p. 170; HAAK, K.F., De aansprakelijkheid van de vervoerder ingevolge de CMR, 1984, 3; KOLLER, I., Transportrecht. Kommentar zu Spedition und Strassen-transport, 1993, 2ed., 1-2; KORTHALS ALTES, A. en WIARDA, J.J., Vervoerrecht, 1980, 3).

². BLAUWENS, G. en VAN DE VOORDE, E., Algemene transporteconomie, 1985, 5.

³. Zie RODIERE, R. en MERCADAL, B., Droit des transports terrestres et aériens, 1990, 5ed., 2.

Ook in juridische werken betreffende het transport wordt m.a.w. het noodzakelijk karakter van de vervoeractiviteit benadrukt. Reeds in 1926 begon de Franse jurist JOSSERAND met de zin "*le transport est, de toutes les opérations, la plus nécessaire et la plus multiforme à la fois*" de intro-

zijn bijdrage aangaande milieuschade veroorzaakt door transport voor een recent milieu-colloquium te Gent stelt de Belgische transportjurist PUTZEYS dat "het transport van (personen en goederen ...) onontbeerlijk is voor het voortbestaan van de mensheid en aldus voor dat van het leven op aarde" en beschouwt deze stelling als zo evident "dat men er (zich) bijna voor schaamt met zulk truïsme te beginnen..."⁴.

Uit de recente kerncijfers inzake de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg in België, afkomstig van het Instituut voor Wegtransport te Brussel (I.W.T.), volgt nu dat tussen de drie voornaamste vervoerswijzen in België (spoorweg, binnenscheepvaart en weg) het **wegvervoer** van goederen de plaats inneemt van de *dominante transportmodus*. Luidens de cijfergegevens van het I.W.T. werden in 1990: "398,6 miljoen ton goederen op Belgisch grondgebied vervoerd en 26 miljard tonkilometer op Belgische wegen gepresteerd (nationaal en internationaal vervoer, beroeps- en eigen vervoer, vervoer door Belgische en vreemde voertuigen samen beschouwd). Dit vertegenwoordigt 70% van het totale vervoerde volume en 65% van de totale tonkilometerprestatie van alle vervoersmodi samen"⁵.

ductie van zijn handboek Les Transports en service intérieur et en service international. (Transports ferroviaires, roulage, navigation intérieure et navigation aérienne) (Parijs, 1926, 2ed., 1). Ook bij de uitgave van Les transports devant la loi pénale van BESSON, COMBALDIEU en SIMEON (Parijs, 1952) werd met verwijzing naar de econoom DAUTRY voorafgaandelijk opgemerkt dat "l'organisation et la coordination des transports constituent la base et la clef des échanges, du progrès et de la culture".

⁴. Zie PUTZEYS, J., "Milieuschade veroorzaakt door transport", Recente ontwikkelingen inzake aansprakelijkheid voor milieuschade, Colloquium te Gent, 14 november 1990, 1.

⁵. Instituut voor Wegtransport, Kerncijfers van de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg in België, januari 1993, 1. (het Instituut voor Wegtransport -gevestigd te Brussel- is een onderzoekscentrum voor de wegvervoersector en staat onder het dubbele patronaat van de beroepsorganisaties en het ministerie van verkeerswezen; de statuten van deze VZW zijn gepubliceerd in B.S., 2 juni 1966).

Uit het economisch onderzoek van het I.W.T. volgt dat in de periode 1970-1989 op het macro-economische vlak een steeds groeiende wegtransportactiviteit werd vastgesteld. In deze periode verdubbelde bijna het aantal op Belgisch grondgebied gepresteerde tonkilometer en steeg het marktaandeel van het wegvervoer van 47% naar 65%, terwijl het relatief aandeel van de overige verkeersmodi in evenredigheid afnam (I.W.T.-I.T.R., Brochure van 25 jaar bestaan / 1966-1991, 33). In dezelfde periode werd een vergelijkbare ontwikkeling vastgesteld voor het geheel van de 19 Westeuropese C.E.M.T.-landen, met name nagenoeg een verdubbeling van de tkm op de weg (DE WAELE, A., "Mobiliteit of chaos?", Verkeer in België in 2000. Mobiliteit of chaos, Twintigste Vlaams Wetenschappelijk Economisch Congres, 1991, 22). Deze groei in België van het goederenvervoer over de weg in de periode 1970-1990 is binnen deze sector vooral toe te schrijven aan een stijging van

De omvang en verscheidenheid van de juridische regulering omtrent het goederenvervoer en het ontbreken van enig substantieel strafrechtelijk onderzoek terzake in de Belgische rechtsdoctrine, noopt tot selectie en inperking van een potentieel zeer ruim onderzoeksdomein. Het domein van ons juridisch-strafrechtelijk onderzoek wensen we zelf binnen de sector van het goederenvervoer op de eerste plaats af te bakenen in het licht van de zojuist aangeduide economische realiteit bij een modale uitsplitsing van het goederenvervoer. Het juridisch onderzoek in het kader van dit proefschrift wordt dan ook beperkt tot de dominante vervoerswijze van het WEGtransport, zodat de andere vervoermodi (spoor, water en lucht) niet aan bod komen, noch als afzonderlijke transportmodus, noch in de kontekst van stapelvervoer of gecombineerd of multimodaal transport.

Deze geselecteerde transportmodus kan nu aangewend worden voor een vervoer van zowel gewone als gevaarlijke goederen in de vorm van grondstoffen, afgewerkte produkten en afvalstoffen en gebruikt de vrachtwagen als vervoermiddel. De juridische normering gespecificeerd naar deze aard van het wegvervoerobject en naar het wegvervoermiddel, wordt mede betrokken in onze strafrechtelijke studie.

Aangaande dit wegtransport heeft volgens PUTZEYS de wetgever het meest verordenend opgetreden op alle mogelijke vlakken en in het bijzonder op het domein van het publiekrecht en het strafrecht⁵.

(III) Binnen de sector van het wegvervoer van goederen kan de **toepasselijke wetgeving** grosso modo langs twee essentiële kanten belicht worden.

Enerzijs vanuit een civielrechtelijke invalshoek door het bestuderen van de rechtsregels inzake de vervoerovereenkomst (totstandkoming en uitvoering) en de hieruit voortvloeiende **contractuele verantwoordelijkheid** van de bij het transportcontract betrokken partijen. Een dergelijke studie zal dan

het internationaal transport: +219% in tonnage en +399% in t/km (zie X, "Goederenvervoer over de weg: trends 1970-1990", Vbo Bulletin, 9/1992, 40).

Eenzelfde overzicht van de wegtransportmodus is bijvoorbeeld vast te stellen op de Franse en Europese vervoermarkt (zie voor cijfermateriaal tussen 1970-1986: RODIERE, R. en MERCADAL, B., o.c., nr. 3, p. 3-4) en de Nederlandse transportmarkt (zie voor cijfers van 1987: VAN DER KOLK, J.A., SCHAT, J.J. en WIEGERINK, F.J.D., Goederenvervoer per vrachtauto. Administratief-rechtelijke regelgeving, 1989, 3).

⁵. PUTZEYS, J., "Milieuschade veroorzaakt door transport", Recente ontwikkelingen inzake aansprakelijkheid voor milieuschade, Colloquim te Gent, 14 november 1990, 11.

voornamelijk de nationale vervoerwet van 25 augustus 1891 en het C.M.R.-verdrag van 19 mei 1956 tot voorwerp hebben⁶. Behoudens een behandeling van de vervoerovereenkomst, kan de civielrechtelijke studie tevens betrekking hebben op de extra-contractuele verantwoordelijkheid die kan ontstaan bij de uitvoering van de wegtransportactiviteit⁷.

Anderzijds vanuit een *administratiefrechtelijke* en/of *strafrechtelijke* invalshoek door het analyseren van de diverse -voor het overgrote gedeelte- strafrechtelijk gehandhaafde rechtsregels die van overheidswege zijn uitgevaardigd tot regulering van de professionele en niet-professionele transportgedraging (beroeps- en eigen vervoer) en van de daarmee volledig samenhangende beroepsactiviteiten en handelingen aangaande de in te zetten vervoerinstrumenten en de te vervoeren goederen. Een specifiek strafrechtelijke studie blijft dan uiteraard beperkt tot deze publiekrechtelijke vervoer-rechtsregels waarvan de handhaving gekoppeld is aan strafbepalingen en die dan bij overtreding kunnen resulteren in een *strafrechtelijke verantwoorde-lijkheid*.

De Belgische wetgever heeft nu -zoals in vele andere domeinen van het maatschappelijk leven- in dit geheel van (administratieve) regulering van het wegtransport van goederen veelvuldig (bij wijze van wettelijk sluitstuk) strafbepalingen ingebouwd als middel tot handhaving en sanctionering van de rechtsregels die rechtstreeks en onrechtstreeks de wegtransportactiviteit normeren. Door deze uitdrukkelijke keuze voor de strafrechtelijke sanctie als (populair) instrument tot normhandhaving op het terrein van het goederenvervoer over de weg, heeft de Belgische wetgever het continuerend criminaliseringsproces doorgetrokken tot de wegtransportmaterie en een afzonderlijke discipline binnen de rechtstak van het strafrecht gecreëerd, te weten het TRANSPORTSTAFRECHT. Deze discipline van het transportstrafrecht ver-

⁶. De Wet van 25 augustus 1891 vormt titel VIIbis van boek I van het Wetboek van Koophandel ("Vervoerovereenkomst"), waarvan de eerste negen artikelen gelden voor het vervoer in het algemeen. Met het C.M.R.-verdrag wordt bedoeld het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (afgekort C.M.R., Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route), ondertekend te Genève op 19 mei 1956 en goedgekeurd door de Belgische Wet van 4 september 1962 (B.S., 8 november 1962).

⁷. Bv. bij het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, zie o.m.: PUTZEYS, J. en ROSSEELS, M.A., "Responsabilité du transporteur pour les dommages causés aux tiers dans les différents modes de transport", Eur.Ver-voerr., 1991, 173 e.v.; FREDERICQ, S., "Ongevallen ter gelegenheid van het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg. Het Unidroit ontwerp", Liber amicorum Lionel Tricot, 1988, 243 e.v.

toont bindingen met andere (meer bekende) penale disciplines zoals het economisch, sociaal, verkeers- en milieustrafrecht, doch wordt in onze studie voorgesteld als een aparte strafrechtscategorie, waarvan de (princiële) voorschriften niet geïntegreerd zijn in het Belgisch Strafwetboek en evenmin gecoördineerd zijn in een ander wetboek of een globale wettekst - bijvoorbeeld een basistransport(straf)wet-, maar verspreid liggen over diverse (kader)wetten en gedetailleerde uitvoeringsreglementen. Het is de materiële gedraging van het vervoeren van goederen over de weg die de eenheidsmakende factor vormt voor deze verspreide strafrechtsvoorschriften behorende tot de categorie van het Belgisch transportstrafrecht.

In tegenstelling tot de civielrechtelijke wetgeving aangaande de vervoerovereenkomst die reeds het voorwerp heeft uitgemaakt van enkele grondige commentaren in de Belgische rechtsleer⁸, blijft het geheel van de strafrechtsbepalingen uit de publiekrechtelijke regeling van het weggoedertransport tot op heden in de Belgische strafrechtsdoctrine een volkomen onontgonnen onderzoeksdomein⁹. Het is nochtans te verwachten dat deze vervoerstrafrechtsbepalingen aan belang zullen winnen in het "Europa van 1992"

⁸. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan de twee Belgische standaardwerken over de civielrechtelijke wetgeving inzake wegtransport, met name: PONENT, F., De overeenkomst van internationaal wegvervoer CMR, 1986, 2ed. en PUTZEYS, J., m.m.v. COOLEN, A. en BOCKEN, C., Le contrat de transport routier de marchandises, 1981.

In de Nederlandse rechtsleer wordt echter ook in dit deel van de vervoerrechtsmaterie gewag gemaakt van een "chronisch gebrek aan wetenschappelijke belangstelling" (zie de inleiding van het proefschrift van K.F. HAAK, o.c., 1984, 3). Ook in een zeer recente studie gewijd aan het Nederlands vervoerrecht wordt dit gebrek aan rechtsliteratuur nogmaals geaccentueerd (zie de inleiding bij het bijzonder nummer van het Nederlandse tijdschrift Ars Aequi -meinummer van jaargang 42 (1993)- dat geheel handelt over het (civielrechtelijk) vervoerrecht).

⁹. In een recent nummer van het bekende Franse tijdschrift "Bulletin des Transports et de la Logistique" werd -vrij exceptioneel- in een overzicht van het Belgisch en Nederlands transportrecht (24 p.) door Y. DE BOUVER (I.W.T.-Brussel) eveneens op drie pagina's een schets gegeven van enkele Belgische wegtransportmisdrijven en hun bestraffing (zie DE BOUVER, Y., "Droit et réglementation des transports. Belgique et Pays-Bas", Bull. Transp., 1991 -23 september 1991/supplement bij nr. 2443-, 11-13; betreft de transportmisdrijven aangaande de reglementering inzake het professioneel goederenvervoer, de sociale EEG-reglementering inzake de rij- en rusttijden, de A.D.R.-reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en enkele verkeersmisdrijven).

In het Franse strafrecht verscheen reeds in 1952 een studie over de toepassing van het strafrecht bij de verschillende transportmodi (spoor-, weg-, maritiem- en luchtvervoer, zie BESSON, A., COMBALDIEU, R., en SIMEON, J., Les transports devant la loi pénale, 1952, 118 p.). Het beperkt deel gewijd aan het wegvervoer (p. 45-58) heeft voornamelijk betrekking op het verkeersstrafrecht en de transportcoördinatie-regeling.

, waarin de opheffing van controles aan de binnengrenzen en het aanvankelijk verminderen en uiteindelijk wegvallen van de kwantitatieve beperkingen op de nationale en Europese vervoermarkt zullen leiden tot een verhoogde goederenstroom en een toenemende concurrentie tussen de wegvervoerondernemingen. Het overtreden van de strafrechtelijk gesanctioneerde vervoernormen -al dan niet gecombineerd met bepaalde gemeenrechtelijke misdrijven zoals de vervalsing van verplichte transportdocumenten- zal dan in de ogen van bepaalde wegvervoerders en andere transportparticipanten zeker een geschikt instrument lijken voor het (onregelmatig) voeren van hun economische concurrentiestrijd. In de huidige praktijk van het transportstrafrecht overheersen duidelijk de strafbare inbreuken op de zogenaamde sociale reglementering inzake de verplicht na te leven maximale rijtijden en minimale rusttijden en de hierop afgestemde tachograaf als controleapparaat (vervoerre-gels afkomstig van secundaire of afgeleide EEG-wetgeving en geïncorporeerd in het Belgisch nationaal transportstrafrecht)¹⁰.

Onze studie is een eerste proeve van algemene analyse van het Belgisch nationaal en regionaal wegtransportstrafrecht (met incorporatie van Europese en internationale vervoernormen) en strekt er zodoende toe een opmerkelijke leemte aangaande het transportstrafrecht in de Belgische strafrechtsliteratuur aan te vullen. Het hoofdaccent wordt hierbij gelegd op het aanduiden van de limieten van het transport-criminaliseringsproces. We pogen namelijk na te gaan hoever de penale interventie doordringt in dit maatschappelijk domein van het binnenlands en grensoverschrijdend vervoer van goederen over de weg.

(IV) In onze studie analyseren en becommentariëren we het **transportSTRAF-RECHT**. Dit uitgangspunt houdt in dat het de *strafrechtsbepalingen* (a) zijn uit de wetgeving inzake het wegtransport van goederen -omringd door en gecombineerd met de gemeenrechtelijke strafrechtsvoorschriften- die een centrale plaats innemen in het onderzoek, zodat dit "strafrechtelijk georiënteerd" onderzoek van de transportwetgeving in een eerste en hoofdzakelijke instantie niet slaat op een inhoudelijke bespreking van de *materiële vervoerregels* (b).

¹⁰. Hierna geven we in hoofdstuk 1 van titel 1 van deel I bij de afbakening van het transportstrafrecht enkele cijfergegevens aangaande de politieel geregistreeerde praktijk van het strafrecht inzake het wegvervoer van goederen.

(a) Bij de uitwerking van het kernthema van de vervoerstrafrechtsbepaling blijven de analyse en het commentaar aangaande het ontstaan en de sanctionering niet beperkt tot de in de transportwet ingevoerde strafbepaling. Deze strafnorm wordt tevens gesitueerd in de relevante kontekst van de voorschriften uit het gemeenrechtelijk strafrecht teneinde een volledige bespreking te kunnen maken van de strafbare vervoergedraging (in al de constitutieve misdrijfbestanddelen) én van het toepasselijk strafsanctie-arsenaal. Aangezien enerzijds de gehele strafrechtelijk gehandhaafde wegtransportwetgeving voortdurend evolueert ("de vervoerwetgeving is even beweeglijk als het vervoer zelf") en anderzijds de te reguleren vervoeractiviteit geenszins begrensd is tot een louter binnenlandse verplaatsing van goederen door een Belgische transporteur, maar vaak een buitenlands element vertoont zowel naar vervoerpersoon als vervoerplaats, worden ook de tijdelijke en ruimtelijke toepassings sfeer van de Belgische transportstrafwetgeving in onze studie betrokken.

Bij het verrichten van binnenlands en grensoverschrijdend goederentransport over de weg zal de mogelijke strafrechtsinterventie niet noodzakelijk gebaseerd zijn op een bijzondere strafnorm uit een specifieke vervoerwet; zij kan mede haar fundament vinden in bepaalde commune incriminaties (bijvoorbeeld sommige vermogens- en vertrouwensmisdrijven) uit het Belgisch Strafwetboek die met hun meer algemene delictsinhoud eveneens betrekking kunnen hebben op wederrechtelijke gedragingen in de feitelijke en juridische kontekst van het wegtransportgebeuren.

Alhoewel voorliggend strafrechtelijk onderzoek in zijn toepassingsgebied ratione materiae gelimiteerd blijft tot de weg als transportmodus en tot de goederen als vervoerobject, brengen de studie van de transportstrafnorm mede in het licht van de algemene beginselen van het gemeenrechtelijk Belgisch strafrecht en de bijkomende analyse van bepaalde gemeenrechtelijke incriminaties ons inziens met zich mede dat sommige gedeelten uit onze studie in zekere mate "wegtransport-overschrijdend" zijn. Hieruit volgt dat zij dan ook vrij gemakkelijk te transponeren zijn naar strafwetgeving aangaande andere transportmodi en andere vervoerobjecten en zelfs naar andere bijzondere strafwetgeving buiten de vervoersector. Onrechtstreeks zal aldus in bepaalde delen van het proefschrift een penaal stramien worden uitgewerkt dat zich mogelijkerwijs ook leent voor toepassing buiten de tak van het transportstrafrecht.

Aangezien het onderzoeksobjectief zich dominant richt op het transportmisdrijf in functie van een afbakening van de strafrechtelijke (vervoer)verantwoordelijkheid en vervolgens op de bestraffingswijze van dit transport-

misdrijf, worden de strafprocessuele bepalingen van gemeenrechtelijke of bijzondere aard in beginsel buiten beschouwing gelaten.

(b) Bij de uitvoering van de duidelijke optie voor het strafrechtelijke handhavingssysteem heeft de Belgische transportwetgever voor het grootste gedeelte van het transportstrafrecht gebruik gemaakt van de (problematische) techniek van de zogenaamde "blanco-strafnorm", waarbij elke inbreuk op de wet en op de (achteraf uit te vaardigen) gedetailleerde uitvoeringsreglementen strafbaar wordt gesteld en aldus aanleiding kan geven tot een toepassing van de voorgeschreven strafsancties. Binnen de vervoerwet blijft zo de afzonderlijke strafrechtsbepaling beperkt tot een sanctioneringsfunctie, terwijl de normatieve functie toekomt aan de materiële vervoerregeling¹¹. Via deze legislatieve werkwijze komt ongeveer de gehele materiële transportreglementering (van de principiële vervoerbepalingen tot de kleinste transportdetails) in aanmerking voor een invulling van de (objectieve) delictsbestanddelen van het transportmisdrijf en wordt deze vervoerreglementering aldus onrechtstreeks geïncorporeerd in de voorgeschreven strafrechtsbepaling en zeker mede determinatief voor een toepassing van de transportincriminatie. De zeer beperkte formele lengte van de klassieke Belgische vervoerstrafbepaling is dan ongetwijfeld omgekeerd evenredig met de quasi allesomvattende (objectieve) delictsinhoud ervan.

Teneinde een inzicht te krijgen in de gehele inhoud van het vervoermisdrijf zoals voorgeschreven in het Belgisch transportstrafrecht, lijkt het ons dan ook aangewezen de nodige aandacht te besteden aan deze materiële regels inzake het wegvervoer van goederen en dit op een indirecte manier via de ingangspoort van het materieel misdrijfbestanddeel van de transportkwalificatie. Deze benaderingswijze kan meebrengen dat de materiële vervoerregels eerder fragmentarisch behandeld worden. De bespreking van dit materieel wegtransportrecht (van regionale, nationale, Europese en internationale origine) zal dan niet geschieden door een uitvoerige analyse¹², maar wel in

¹¹. Eenzelfde vaststelling geldt voor een groot gedeelte van het recente Belgisch sociaal strafrecht (zie BOSLY, H.D., Les sanctions en droit pénal social belge, 1979, 4).

¹². Hiervoor is het materiële wegtransportrecht veel te uitgebreid. Zo bedroeg bijvoorbeeld een welbepaald onderdeel uit dit transportrecht, met name de geactualiseerde internationale A.D.R.-reglementering inzake het wegvervoer van goederen samengesteld uit het A.D.R.-verdrag van 1957 en de bijhorende bijlagen A en B, tot aan de laatste globale wijziging van 1 januari 1990 reeds 720 pagina's (DE BOUVER, Y., "La formation et l'informa-

synthese-vorm.

B. Plan van behandeling

Voorliggend proefschrift aangaande het Belgisch materieel transportstrafrecht is opgebouwd uit drie delen: een algemeen gedeelte, een bijzonder gedeelte en een besluitgedeelte.

(I) In een EERSTE DEEL behandelen we *de algemene verhouding tussen strafrecht en wegtransport van goederen*. Na een situering van het wegtransportstrafrecht binnen het bijzonder strafrecht, wordt het belang van het gemeenrechtelijk strafrecht in de kontekst van het wegvervoer van goederen toegelicht aan de hand van de toepasselijkheid van zowel de algemene beginselen als bepaalde misdrijven uit het commune of gemeenrechtelijk strafrecht. Vervolgens wordt het commune materieel strafrecht in combinatie met de wegtransportwetgeving verder uitgewerkt op het vlak van drie gemeenrechtelijke strafrechtsfiguren, met name de eendaadse samenloopregeling en de werking van de transportstrafwet naar de tijd en naar de plaats.

(II) DEEL TWEE is gewijd aan *de bijzondere omschrijving van het transportstrafrecht*, met centrale aandacht voor het ontstaan van strafrechtelijke verantwoordelijkheid op grond van de strafbepalingen uit het transportstrafrecht als discipline van het Belgisch bijzonder strafrecht.

Hierbij onderzoeken we eerst, door een ontleding van de vereiste constitutionele misdrijfbestanddelen, hoe de strafbare transportgedraging is samengesteld en op welke gronden het misdrijfbestanddeel en in het verlengde hiervan de strafrechtelijke verantwoordelijkheid, kunnen worden uitgesloten. Een dergelijk onderzoek staat gelijk met een moeilijke zoektocht naar de preciese grenzen van de criminalisering vanuit de bijzondere normeringshoek van de Belgische (regionaal en nationaal), Europese gemeenschaps- en internationale transportwetgeving. Eenmaal de strafbare vervoergedraging

tion des participants aux transports de marchandises dangereuses", Eur.Ver-voerr., 1991, 43).

geanalyseerd en becommentarieerd, ligt het voor de hand om vervolgens in te gaan op de strafrechtelijke reactie op deze gedraging door toepassing van de mogelijke strafsanctie(s).

In dit tweevoudig onderzoek uit het tweede deel komt aldus de kern van het Belgisch bijzonder materieel transportstrafrecht aan bod.

(III) Ter afronding geven we in DEEL DRIE in besluitvorm enkele meer *algemene beschouwingen* over de aanwending en de doelmatigheid van het strafrecht als instrument tot handhaving van rechtsregels inzake het nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg.

C. Methode van onderzoek

Het onderzoek van het Belgisch transportstrafrecht zal geschieden door middel van een analyse van de drie klassieke factoren die deze bijzondere strafrechtsmaterie hebben doen ontstaan en doen evolueren, met name de strafrechtelijk gehandhaafde wegvervoerwetgeving en dito reglementering, de rechtspraak en de (meer algemene) rechtsleer, met op bepaalde strafrechtelijke deeldomeinen een rechtsvergelijkend karakter.

Het onderzoek naar de vervoerwetgeving en reglementering wordt in dit proefschrift afgeloten op 30 JUNI 1993.

**DEEL I. ALGEMENE OMSCHRIJVING VAN DE RELATIE STRAFRECHT EN WEGTRANSPORT
VAN GOEDEREN**

<p>TITEL 1. HET ONDERSCHIED TUSSEN HET GEMEENRECHTELIJK STRAFRECHT EN HET BIJZONDER TRANSPORTSTRAFRECHT</p>
--

HOOFDSTUK 1. HET TRANSPORTSTRAFRECHT BEHOORT ALS STRAFRECHTSDISCIPLINE TOT HET BIJZONDER STRAFRECHT

Afdeling 1. HOOFDINDELING: GEMEENRECHTELIJK EN BIJZONDER STRAFRECHT

§ 1. EEN TERMINOLOGISCHE SCHETS VAN DE STRAFRECHTELIJKE HOOFDSTRUCTUUR

In het Belgisch materieel strafrecht zijn de omschrijvingen van de afzonderlijke strafbare gedragingen of misdrijven (de incriminaties) te vinden enerzijds in de voorschriften van boek II van het Belgisch Strafwetboek (de artikelen 101 tot en met 566 Sw.) en anderzijds in de voorschriften van de vele strafwetten die niet in het Strafwetboek zijn ingevoegd. Deze twee vindplaatsen van de Belgische strafrechtelijke incriminaties behoren tot de twee hoofdclassificaties op basis waarvan het Belgisch strafrecht wordt gestructureerd: met name het **ALGEMEEN** of **GEMEENRECHTELIJK** strafrecht (I) en het **SPECIAL** of **BIJZONDER** strafrecht (II)¹⁴.

(I) De geactualiseerde strafrechtsvoorschriften bepaald in de beide boeken van het Belgisch Strafwetboek van 1867 -Boek I met zijn principiële of algemene regels inzake misdrijven en bestraffing (het *algemeen gedeelte* van het Strafwetboek) en Boek II met zijn regels inzake de afzonderlijke misdrijven en de toepasselijke straffen (het *bijzonder gedeelte* van het Strafwetboek)- vormen tesamen het **algemeen** of **gemeenrechtelijk strafrecht**. Behoudens dit algemeen en bijzonder gedeelte van het Belgisch Strafwetboek worden ook de zogenaamde complementaire wetten gerekend tot het algemeen of gemeenrechtelijke strafrecht¹⁵. Persoonlijk prefereren we om enkel de term "gemeenrechtelijk strafrecht" ("le droit pénal commun") te hanteren voor de

¹⁴. De verschillende Belgische auteurs vullen deze tweevoudige hoofdstructuur van het Belgisch materieel strafrecht niet volkomen identiek in. We volgen terzake hoofdzakelijk het Handboek Belgisch Strafrecht van L. DUPONT en R. VERSTRAETEN (1990, p. 85-87).

¹⁵. DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *o.c.*, 1990, nr. 67. *Complementaire wetten* zijn strafwetten die zonder invoeging in het Strafwetboek geacht worden integraal deel uit te maken van dit Strafwetboek (en meer bepaald van boek I Sw.), omdat ze ofwel nieuwe algemene strafrechtelijke beginselen bevatten, ofwel wijzigingen aanbrengen aan de gelding van sommige beginselbepalingen uit Boek I Sw. (DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *o.c.*, nr. 70). In de kontekst van het transportstrafrecht denken we bijvoorbeeld aan de Wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie.

globale aanduiding van de strafrechtsbepalingen uit het Strafwetboek (Boek I en II, met inbegrip van de wijzigende en aanvullende wetten) én uit de complementaire strafwetten¹⁶.

De omschrijvingen van de volwaardige gemeenrechtelijke strafbare gedragingen (de "commune incriminaties") zijn aldus opgenomen in het bijzonder deel of gedeelte van het gemeenrechtelijk strafrecht¹⁷. Een aantal van deze commune incriminaties die ons inziens vanuit hun beschermingsfunctie relevant (kunnen) zijn voor een strafrechtelijke interventie in het sociaal-economisch domein van het wegtransport van goederen -zoals bijvoorbeeld bepaalde vermogensmisdrijven bestaande in de toeëigening of vernieling en beschadiging van transportgoederen of de strafbare gedraging van de valsheid in transportdocumenten en het gebruik van de valse transportstukken-, passeren in het volgend hoofdstuk de strafrechtelijke revue.

(II) Het geheel van de strafwetten die niet in het Strafwetboek zijn ingevoegd en die evenmin geacht worden er integraal van deel uit te maken, worden onder de globale noemer van het *speciaal of bijzonder strafrecht* gebracht¹⁸. Ook bij deze tweede strafrechtelijke hoofdclassificatie verkiezen

¹⁶. Zie ook HAUS, J.J., Principes généraux du droit pénal belge, 1879, I, nrs. 91 en 115; TROUSSE, P.E., Les principes généraux du droit pénal positif belge, Les Nouvelles, Droit Pénal, I, 1, nrs. 61-70; TULKENS, FR. en VAN DE KERCHOVE, M., Introduction au droit pénal, 1991, p. 122-123.

De term "algemeen strafrecht" kan dan desgevallend gereserveerd worden voor die voorschriften uit het gemeenrechtelijk strafrecht die betrekking hebben op de misdrijven, de strafrechtelijke verantwoordelijkheid en de straffen in het algemeen -meer precies de bepalingen van boek I Sw. en van de bijhorende complementaire wetten- en alzo een synoniem zijn van de reeds gehanteerde term van "het algemeen gedeelte" van het commune strafrecht.

¹⁷. De indeling tussen een algemeen en een bijzonder gedeelte van het Strafwetboek wordt ook gemaakt door SCHUIND-VANDEPLAS (Traité pratique de droit criminel, 4ed., I, 70-71) en door RUBBRECHT (Inleiding tot het Belgisch strafrecht, 1958, 38).

¹⁸. Zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nr. 71; HUYBRECHTS, L., m.m.v. COPPIETERS, P., Economisch recht en misdrijf. Handboek voor de politiemann, 1986, nr. 32; VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., Belgisch Strafrecht, 1976, I, nr. 23.

Het zij hierbij opgemerkt dat bepaalde rechtsleer een enigszins andere indeling volgt en het "bijzonder strafrecht" aanduidt als zijnde het geheel van incriminaties uit de bijzondere strafwetten én uit Boek II van het Strafwetboek (zie bv. DE NAUW, A., Inleiding tot het bijzonder strafrecht, 1992, 2ed., VII; VAN DEN WYNGAERT, C., Strafrecht en Strafprocesrecht in hoofdlijnen, 1991, 43 en 45-46).

In de recente Franstalige Belgische strafrechtsleer maken VERHAEGEN en HENNAU (Droit pénal général, 1991, nr. 16) alsmede TULKENS en VAN DE KERCHOVE (o.c., 1991, 119-122) een indeling van "le droit pénal spécial" in de misdrijven van boek II (als onderdeel van le droit pénal commun) en de mis-

we om enkel de term "bijzonder strafrecht" ("le droit pénal particulier") aan te wenden¹⁹. Dit bijzonder strafrecht is dus samengesteld uit het uitgebreid pakket van wetten die buiten het Strafwetboek om strafrechtsvoorschriften bevatten op een uitsluitende, hoofdzakelijke of bijkomende wijze. Het zijn de strafwetten die strafbaarstellingen omschrijven die niet zijn bepaald in het Strafwetboek van 1867. Deze strafbaarstellingen uit de bijzondere strafwetten worden hoofdzakelijk gekenmerkt door een grote *diversiteit naar inhoud* (zowel de misdrijf- als strafbepalingen) en *oorsprong* (nationaal, regionaal, provinciaal en gemeentelijk als rechtstreekse legislatieve incriminatiebron / supranationaal en internationaal als onrechtstreekse invulling van de objectieve delictsbestanddelen) en door een sterk *evolutief karakter*.

De toepasselijkheid van de algemene beginselen inzake de misdrijven en de straffen van het gemeenrechtelijk strafrecht (omschreven in boek I Sw. en in de complementaire wetten) op de misdrijven gedefinieerd in het bijzonder strafrecht, wordt geregeld door artikel 100 van het Strafwetboek, dat op

drijven uit de bijzondere wetten (le droit pénal particulier). Ook in het Franse strafrecht bevat de discipline van "le droit pénal spécial" normaliter de misdrijfomschrijvingen van zowel het Strafwetboek als de bijzondere strafwetten (zie bv. DECOCQ, A., Droit pénal général, 1971, 57-58; MERLE, R. en VITU, A., Traité de droit criminel, Droit pénal général, 1984, 5ed., nr. 147 en Droit pénal spécial, 1982, nrs. 1, 13, 17-18; VOUIN, R. en RASAT, M.L., Droit pénal spécial, 1983, 5ed., nrs. 1 en 5).

In het Nederlandse strafrecht worden de wetten in formele zin die buiten het Wetboek van Strafrecht om strafbaarstellingen bevatten, door sommigen ook "bijzondere strafwetten" genoemd (bv. STRIJARDS, G.A.M., Hoofdstukken van materieel strafrecht, 1992, 37). Anderen spreken over een "bijzonder deel van het strafrecht", waarin de delictsomschrijvingen voorkomen van zowel het Wetboek van Strafrecht als de andere wetten en verordeningen (bv. VAN BEMMELEN, J.M., Het materiële strafrecht. Algemeen deel, 1986, 9ed., bewerkt door VAN VEEN, Th.W., 7).

In de door ons gevolgde indeling behoren terminologisch de misdrijfomschrijvingen uit Boek II Sw. tot het bijzonder of speciaal gedeelte van het *gemeenrechtelijk strafrecht* en niet tot het bijzonder strafrecht, dat enkel is samengesteld uit de strafwetten buiten het Strafwetboek.

¹⁹. In navolging van de Franse term "droit pénal spécial" zoals aangeduid in vorige voetnoot, is het misschien aangewezen in functie van een inzichtelijke structurering van het materieel strafrecht om de term "*het speciaal strafrecht*" voor te houden voor dit gedeelte van het materieel strafrecht dat de afzonderlijke misdrijven en de daarop toepasselijke straffen behelst (de misdrijven-catalogus) en alzo de tegenpool uitmaakt van het algemeen strafrecht of van het algemeen deel van het gemeenrechtelijk strafrecht.

De misdrijfbepalingen van het speciaal strafrecht kunnen dan voorgeschreven zijn in zowel het gemeenrechtelijk als bijzonder strafrecht, zodat dit speciaal strafrecht kan onderverdeeld worden in een *gemeenrechtelijk speciaal strafrecht* en een *bijzonder speciaal strafrecht*.

deze wijze een belangrijke scharnierfunctie vervult tussen het gemeenrechtelijk en bijzonder strafrecht. De bespreking van dit scharnierartikel 100 Sw. komt eveneens aan bod in het hiernavolgend hoofdstuk, alsmede de bijzondere regeling voor de in het kader van de Belgische staatshervorming ge-regionaliseerde strafbare gedragingen²⁰.

Vanuit kwantitatief oogpunt vormt het bijzonder strafrecht ongetwijfeld het belangrijkste onderdeel van het hedendaags Belgisch strafrecht. Bij de inwerkingtreding van het Belgisch Strafwetboek anno 1867 bestonden er slechts 77 bijzondere strafwetten; dit aanvankelijk vrij beperkt aantal steeg in 1900 tot 139 en in 1944 tot 389 om uiteindelijk einde jaren zestig de kaap van 1000 bijzondere strafwetten te overschrijden (bijvoorbeeld in 1968: 1056 en in 1972: 1112)²¹. Dit groot aantal bijzondere strafwetten heeft volgens sommigen tot gevolg dat "het strafrecht in het algemeen een onoverzichtelijke chaos is geworden"²². De alsmaar verdergaande federalisering van de Belgische staatsstructuur met in het verlengde mede een aanzienlijke uitbreiding van de strafrechtelijke bevoegdheden van de regionale overheid, die juist betrekking heeft op bepaalde disciplines uit de hoofdcategorie van het bijzonder strafrecht, zal deze expansieve en onoverzichtelijke ontwikkeling van het bijzonder strafrecht beslist niet afremmen.

²⁰. Deze regeling is voorgeschreven in artikel 11 van de bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (B.S., 15 augustus 1980).

²¹. Zie voor dit cijfermaterieel: Commissie voor de Herziening van het Strafwetboek, Verslag over de voornaamste grondslagen voor de hervorming, 1979, 37 en DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, 95; TULKENS, FR. en VAN DE KERCHOVE, M., o.c., 1991, 122.

Deze kwantitatieve toename van de bijzondere strafwetten voornamelijk in de tweede helft van de 20ste eeuw vertaalt duidelijk de verhoogde tussenkomst van de overheid in de diverse deeldomeinen van het sociaal-economisch leven, in vergelijking tot de 19de eeuwse liberale rechtsstaat (zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., ibid.; TULKENS, FR. en VAN DE KERCHOVE, M., ibid.).

Ook in het huidige Franse strafrecht zijn de meeste incriminaties te vinden buiten het Strafwetboek. Einde van de jaren 1980 vertegenwoordigde dit bijzonder strafrecht 90 % van de nieuwe incriminaties over een periode van drie jaar (zie DELMAS-MARTY, M. "La réforme du code pénal en France et la politique criminelle", voordracht gehouden op 19 december 1989 te Brussel en besproken door TULKENS, FR., R.D.P., 1990, (373), 375).

²². Zie GORLE, F., "Is een ontwarring van de huidige chaos van strafbaarstellingen nog mogelijk?", in Liber Amicorum F. Dumon, 1983, 457. In deze tijd wordt volgens TRAEST terecht geklaagd over de inflatie van strafbepalingen en de overvloed van het zogenaamd reglementair strafrecht (TRAEST, Ph., "Eenheid en verscheidenheid van het strafrecht: op zoek naar evenwicht en consensus", TRD&i, 1993-04, 289). Ook aangaande het economisch strafrecht wordt gewag gemaakt van een "haast niet te ontwarren knoop van allerlei strafbaarstellingen" (HUYBRECHTS, L., o.c., 1986, 29).

Traditioneel wordt de opvatting gehuldigd dat de misdrijfbepalingen uit het gemeenrechtelijk strafrecht noodzakelijk zijn voor de sociale orde en gericht zijn op de bescherming van de essentiële rechtsgoederen (zoals de veiligheid van de staat, de openbare trouw, het leven, de morele, sexuele en lichamelijke integriteit en de eigendomsgoederen), terwijl het bijzonder strafrecht ontstaan is om speciale rechtsgoederen te beveiligen of om bijzondere personele en lokale of tijdelijke en variabele situaties te reguleren²³. Het commune strafrecht zou betrekking hebben op de aantasting van de maatschappelijke orde, de bijzondere strafwetten op de zogenaamde conventionele structuren²⁴. De continue expansie en evolutie van het bijzonder strafrecht in diverse belangrijke maatschappelijke sectoren heeft echter de kwalitatieve dominantie van het commune strafrecht ongetwijfeld in enige mate aangetast, in die zin dat niet langer kan beweerd worden dat enkel de bestaande incriminaties van het gemeenrechtelijk strafrecht zouden instaan voor een bescherming van de fundamentele sociale waarden²⁵.

§ 2. HET TRANSPORTSTRAFRECHT ALS SUBCATEGORIE VAN HET BIJZONDER STRAFRECHT

In het overgrote gedeelte van het bijzonder strafrecht heeft de wetgever strafbepalingen aangewend als middel tot handhaving van materiële normen voorgeschreven in wetgeving en reglementering behorende tot andere rechtstakken die zelf eveneens (kunnen) voorzien in een eigen sanctieregeling, zoals bijvoorbeeld het economisch recht, het sociaal recht, het verkeersrecht of het milieurecht. Door de naleving van deze tot andere rechtsdomeinen behorende gedragsnormen te onderwerpen aan strafbedreiging, brengt de wetgever bijzonder strafrecht tot stand. Op basis van de specifieke rechtstak waaraan de bijzondere strafbepalingen als handhavingsmechanisme verbonden zijn, kunnen binnen de hoofdcategorie van het bijzonder straf-

²³. Zie: TROUSSE, P.E., o.c., I, 1, nrs. 70-71.

²⁴. Zie bv. BEKAERT, H., "Ordre social et structure conventionnelle", R.D.P., 1947-48, 12 e.v. en Handboek voor studie en praktijk van het Belgisch strafrecht, 1965, 75 en 77; CORNIL, L., "Propos sur le droit criminel", R.D.P., 1946-47, 24; tevens D'HAENENS, J., "Is een synthese van de beteugeling in de bijzondere strafwetten te realiseren?", R.W., 1963-64, 473 e.v. en GORLE, F., l.c., 458.

²⁵. Zie verder TULKENS, FR. en VAN DE KERCHOVE, M., o.c., 123-124 en de aldaar aangehaalde referenties.

recht verschillende -relatief zelfstandige- subcategoriën onderscheiden worden, zoals bijvoorbeeld (respectievelijk) het economisch strafrecht, het sociaal strafrecht, het verkeersstrafrecht of het milieustrafrecht²⁶.

Ook binnen de rechtstak van het wegtransportrecht heeft de wetgever menigmaal geopteerd voor de techniek van het strafrecht teneinde de publiekrechtelijke transportnormen door middel van strafbedreiging te handhaven, met als gevolg dat de transportwetgever in diverse vervoerregelingen strafbepalingen heeft ingevoegd en aldus het *transportstrafrecht* als penale subcategorie van het bijzonder strafrecht heeft gecreëerd. Inbreuken op deze gepenaliseerde vervoernormen kunnen dan ook resulteren in een strafrechtelijke verantwoordelijkheid en dito sanctionering. Alhoewel bepaalde transportstrafrechtsregels ingevolge de nagestreefde doelstellingen (de te beveiligen rechtsgoederen) zeker bindingen vertonen met andere disciplines uit het bijzonder strafrecht (met name met de in vorige alinea als voorbeeld aangehaalde strafrechtelijke subcategoriën)²⁷, loopt de bescherming van het rechtsgoed van een *geordend en veilig wegtransport van goederen* als een rode draad doorheen al de kwetsbare bijzondere misdrijfregels en hebben deze de materiële gedraging van het vervoeren van goederen over de weg als -uitsluitende of hoofdzakelijke- objectieve delictsinhoud, zodat het ons verantwoord voorkomt het geheel van de bijzondere -en specifiek op het wegtransport van goederen afgestemde- strafrechtsvoorschriften voor te stellen onder de aparte subcategorie van het TRANSPORTSTRAFRECHT en het

²⁶. Zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, nr. 72. Naar de mening van GORLE zijn het deze "bijzondere wetten die strafbepalingen inhouden" die vanuit een strafrechtelijke invalshoek de meeste moeilijkheden veroorzaken (GORLE, F., l.c., 458).

²⁷. Zo streven bijvoorbeeld de belangrijke Europeesrechtelijke en penaal gehandhaafde sociale normen betreffende de rij- en rusttijden voor het wegvervoer (de EEG-verordening nr. 3820/85 van 20 december 1985) naar een harmonisatie van de concurrentievoorwaarden tussen de wegvervoerders (binding met het economisch strafrecht; marktregulerend onderdeel), naar een sociale vooruitgang voor de bestuurders (binding met het sociaal strafrecht) en naar een verhoging van de verkeersveiligheid (binding met het verkeersstrafrecht). De verkeersveiligheid komt tevens mede naar voren als een te beschermen rechtsgoed bij de transport(straf)wetgeving aangaande de technische vereisten voor het vervoermiddel (de Wet van 21 juni 1985 en K.B. van 15 maart 1968), alsmede inzake het wegvervoer van gevaarlijke goederen (het A.D.R.-verdrag van 30 september 1957 en de nationale uitvoeringsreglementering).

Het transportmisdrijf betreffende de verplichte rij- en rusttijden is aldus -gebruikmakend van een term afkomstig van de Italiaanse penalisten- "*pluri-offensief*", in de betekenis van één misdrijf dat tegelijkertijd meerdere rechtsgoederen kan aantasten (zie MERLE, R. en VITU, A., Droit pénal spécial, 1982, 30).

niet te beschouwen als een deelterrein van één van de andere en hogervermelde (meer bekende) disciplines uit het bijzonder strafrecht. De combinatie van het strafrechtelijk beschermde (hoofd)rechtsgoed en het materieel misdrijfelement fungeert zodoende als criterium ter onderscheiding van de discipline van het transportstrafrecht binnen de hoofdcategorie van het bijzonder strafrecht. Hierbij is het interessant te signaleren dat ook GORLE in zijn reeds geciteerd artikel van 1983 gewag maakt van "het strafrecht betreffende het transportwezen" als één van de groepen binnen de bijzondere strafwetten²⁸. Binnen het domein van de bijzondere strafwetten rekent D'HAENENS daarentegen de wetten en reglementen betreffende het vervoer van zaken tot de categorie van de verkeerswetgeving²⁹. In de uitvoerige strafrechtssliteratuur gewijd aan de discipline van het economisch strafrecht, komt de strafrechtelijk gehandhaafde wetgeving inzake het wegtransport van goederen doorgaans niet aan orde³⁰.

De misdrijfschrijvingen met betrekking tot het wegvervoer van goederen zijn aldus in het Belgisch materieel strafrecht te vinden in de bijzondere strafwetten buiten het Strafwetboek, zodat deze een integrerend onderdeel vormen van het *bijzonder strafrecht* en -op enkele uitzonderingen na³¹- geen deel uitmaken van het gemeenrechtelijke strafrecht. Er bestaat in het Belgisch strafrecht m.a.w. geen "commuun transportstrafrecht". Het geheel van de algemene beginselen van het gemeenrechtelijk strafrecht is dan ook niet

²⁸. GORLE, F., l.c., 463-464.

²⁹. D'HAENENS, J., "l.c.", R.W., 1963-64, 481.

³⁰. Bedoeld wordt uiteraard enkel de studies aangaande het economisch strafrecht waarin mede enige aandacht wordt besteed aan de materiële voorschriften van de strafrechtelijk gehandhaafde economische wetgeving. Zie bv. in België: DETIENNE, J., Droit pénal des affaires, 1989 of SPREUTELS, J.P., Droit pénal des affaires, 1989. In de Belgische Codex Economisch Strafrecht van 1989 waarin samensteller M. FAURE bijzondere wetgeving aangaande het economisch strafrecht heeft opgenomen, komt evenmin de wetgeving inzake het wegtransport voor (zie hierover de verantwoording op p. 3-4 van de codex). In het reeds geciteerde handboek van L. HUYBRECHTS (1986) wordt wel een hoofdstuk gewijd aan het transportrecht (hfdst. 18, p. 173-176). Of bv. in Frankrijk: DELMAS-MARTY, M., Droit pénal des affaires, 1973; GAUTHIER, P. en LAURET, B., Droit pénal des affaires, 1986; JEANDIDIER, W., Droit pénal des affaires, 1991; LARGUIER, J., Droit pénal des affaires, 1979 of in Nederland: DE ROOS, Th.A., Strafbaarstelling van economische delicten, een crimineel politieke studie, 1987.

³¹. Bv. artikel 488bis Sw. bevat een strafbaarstelling van het onregelmatig vervoeren van kernmateriaal; ingevoegd in boek II Sw. bij Wet van 17 april 1986 (B.S., 14 augustus 1986) ter uitvoering van het Verdrag inzake externe beveiliging van kernmateriaal opgemaakt te Wenen en te New York op 3 maart 1980.

automatisch toepasselijk op de transportmisdrijven, doch dient te passeren langs de sluis van artikel 100 Sw. -voor de nationale transportmisdrijven- en langs de bijzondere regeling uit de wetgeving op de staatshervorming -voor de regionale transportmisdrijven-. De voorschriften van het gemeenschappelijk strafrecht (zowel het algemeen als het speciaal gedeelte van het Strafwetboek) blijven evenwel een significante functie vervullen bij een strafrechtelijke interventie in de maatschappelijke sector van het nationaal en internationaal wegtransport van goederen; een functie die we hierna in hoofdstuk 2 meer gedetailleerd toelichten en illustreren. Vervolgens komen we in deel II van onze studie uitgebreid terug op de strafrechtelijk gesanctioneerde vervoersvoorschriften en de bijhorende strafbepalingen uit de bijzondere strafwetten inzake het goederenvervoer over de weg.

Afdeling 2. AFBAKENING VAN HET TRANSPORTSTRAFRECHT: INVENTARISATIE EN SYSTEMATISERING VAN DE GESELECTEERDE BIJZONDERE STRAFWETTEN INZAKE HET NATIONAAL EN INTERNATIONAAL GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

De discipline van het transportstrafrecht heeft in onze studie op de eerste plaats enkel betrekking op het *strafrecht inzake het vervoer van goederen over de weg*, als zijnde vanuit economisch oogpunt de belangrijkste vervoerswijze in België (supra de toelichting in de algemene inleiding). Een mogelijke strafrechtsinterventie bij de andere transportmodi alsmede bij het personenvervoer valt dan ook buiten ons onderzoeksdomein. Vervolgens wensen we dit reeds gelimiteerd onderzoeksobject van de -strafrechtelijk gehandhaafde- regeling van het wegtransport van goederen bijkomend te begrenzen, aangezien we niet de intentie hebben om elke bijzondere wet die mede een of andere wegvervoeractiviteit reguleert en strafrechtelijk sanctioneert, in deze studie te bespreken. De strafrechtelijke analyse en het dito commentaar blijft beperkt tot de strafrechtelijk gehandhaafde voorschriften uit de bijzondere strafwetgeving -het geheel of een welbepaald onderdeel van een specifieke wetgeving- die het wegtransport van goederen als hoofdcorpus bevatten en die tevens -althans voor het overgrote gedeelte- op een relatief frequente basis overtreden worden in de concrete transportpraktijk (in fine van huidige afdeling delen we enkele gegevens mee over deze praktijk van het transportstrafrecht).

Het aldus door ons geselecteerde en afgebakende strafrechtelijk onderzoeksobject ligt nu verspreid over diverse nationale en regionale basisstrafwetten en hun gedetailleerde uitvoeringsreglementen, alsmede over internationale en supranationale wetteksten die mede bepalend zijn voor de (objectieve) delictsinhoud van het transportmisdrijf. Het geheel van de gepenaliseerde vervoervoorschriften uit deze regionale, nationale, supranationale en internationale regelgeving is relevant voor een globale analyse van het toepassingsgebied van de transportstrafbepalingen én van het wegtransportmisdrijf in al zijn constitutieve bestanddelen.

Om enig overzicht te krijgen van het reeds afgebakend transportstrafrecht dat geldt op het sociaal-economisch terrein van het binnenlands en grensoverschrijdend wegvervoer van goederen, trachten we een systematische indeling te maken van de geselecteerde transportstrafbepalingen op basis van drie essentiële vervoerelementen, met name:

- (I) de uitoefening van de **vervoeractiviteit** en de daarmee **samenhangende werkzaamheden**;
- (II) de aanwending van het **vervoermiddel**;
- (III) de aard van het **vervoerobject**.

Hierna geven we een korte toelichting van de drie subgroepen die binnen de discipline van het bijzonder transportstrafrecht kunnen onderscheiden worden op grond van de drie zojuist aangegeven transportkernelementen, met opgave van de belangrijkste strafrechtelijk gehandhaafde wetten en reglementen, zonder evenwel in deze drievoudige indeling een exhaustieve opsomming na te streven van al de vervoerwetteksten die in deze studie over het Belgisch transportstrafrecht aan bod komen.

(I) Tot de eerste GROEP -met het onderscheidingscriterium van de VERVOERAKTIVITEIT en de SAMENHANGENDE WERKZAAMHEDEN- rekenen we de transportwetgeving:

a) die de toegang tot en de uitoefening van het nationaal en internationaal **beroepsgoederenvervoer** over de weg normeert (in tegenstelling tot het zogenaamd vervoer voor eigen rekening). Deze vervoernormen betreffen hoofdzakelijk de verplichting tot bezit van een *transportvergunning*, de hierop afgestemde vervoerplichten en de vereiste van het opmaken van een *vervoerdocument*, alsmede de drie kwalitatieve toegangsvoorwaarden van betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid.

Hiertoe behoren de volgende wetten en reglementen:

→ de Wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding (B.S., 12 augustus 1960)

→ uitvoeringsreglementering:

- het Koninklijk besluit van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding (B.S., 1 december 1992)
- het Ministerieel besluit van 26 november 1992 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding (B.S., 1 december 1992)

8 → de Wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg en de waterweg (B.S., 4 april 1969)

→ uitvoeringsreglementering:

- het Koninklijk besluit van 18 maart 1991 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg (B.S., 12 april 1991)
- het Ministerieel besluit van 19 maart 1991 tot uitvoering van het koninklijk besluit van 18 maart 1991 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg (B.S., 12 april 1991)

b) die de *sociale voorschriften van EEG-oorsprong* voor het wegvervoer vastlegt met verplichtingen voor de twee hoofdparticipanten aan het transportgebeuren, de vervoerder en de bestuurder. Deze sociale vervoerregels bepalen onder meer de maximale *rijtijd* (ononderbroken, dagelijks en tweeweekelijks) en de minimale *rusttijd* (dagelijks en wekelijks) die de bestuurders met medewerking van de organiserende en controlerende vervoerder dienen in acht te nemen, alsmede de minimale leeftijd van de bemanningsleden. Voor een efficiënte controle op de naleving van deze sociale voorschriften wordt een specifiek *controleapparaat* voorgeschreven (de zogenaamde *tachograaf*) dat in het voertuig moet geïnstalleerd zijn en dat verschillende tijdsgroepen alsmede snelheidsgegevens dient op te tekenen op registratiebladen (de zogenaamde *tachograafschijven*).

Hiertoe behoren de volgende wetten en reglementen:

- de Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (P.B.L., 1985, 370/1)
- de Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (P.B.L., 1985, 370/8)
- de Wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg en de waterweg (B.S., 4 april 1969)
- uitvoeringsreglementering:
 - het Koninklijk besluit van 13 mei 1987 houdende uitvoering van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (B.S., 4 juni 1987).
 - het Koninklijk besluit van 13 juli 1984 houdende uitvoering van verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (B.S., 4 oktober 1984)³²

c) die de toegang tot en de uitoefening van de werkzaamheid van de *tussenpersonen bij het goederenvervoer* regelt (de vervoermakelaar, de vervoercommissiionair en de commissiionair-expediteur). Deze wetsbepalingen voorzien in een *vergunningsplicht* en in bijhorende administratieve en controleplichten in hoofde van de vergunninghoudende tussenpersonen, alsmede -zoals ook voor het beroepsgoederenvervoer- in de drie kwalitatieve toegangsvoorwaarden van betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid.

Hiertoe behoren de volgende wetten en reglementen:

- de Wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (B.S., 27 september 1967)
- uitvoeringsreglementering:
 - het Koninklijk Besluit van 18 juli 1975 tot instelling van de vergunning van vervoercommissiionair (B.S., 2 augustus 1975)
 - het Koninklijk Besluit van 12 januari 1978 tot instelling van de vergunning van vervoermakelaar (B.S., 18 februari 1978)

³². Het opschrift van het K.B. van 1984 werd aan de EEG-verordening van 20 december 1985 aangepast door artikel 1 van het K.B. van 10 november 1987 (B.S., 19 december 1987).

(II) De tweede GROEP -met het onderscheidingscriterium van het VERVOER-MIDDEL- behelst de wetgeving die de diverse *technische eisen* voorschrijft waaraan algemeen het instrument voor het wegtransport -het voertuig- dient te beantwoorden. Hierbij besteden we voornamelijk aandacht aan de technische bepalingen die het *gewicht* of de *massa* van het voertuig gedetailleerd normeren.

Tot deel behoren de volgende wetten en reglementen:

- de Wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen (B.S., 13 augustus 1985)
- uitvoeringsreglementering:
 - het Koninklijk Besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (B.S., 28 maart 1968)
 - het Koninklijk Besluit van 9 januari 1987 inzake de massa's en de afmetingen van de voertuigen welke in het internationaal verkeer tussen de lidstaten van de Benelux Economische Unie zijn toegelaten (B.S., 10 februari 1987)

(III) GROEP drie -met het onderscheidingscriterium van het VERVOEROBJECT- bevat tot slot bijzondere strafwetgeving die bepalingen voorschrijft (zowel aangaande de vervoeractiviteit, het vervoermiddel als het vervoerobject) die specifiek zijn uitgevaardigd op grond van de *bijzondere aard van het te vervoeren object*.

Hierbij denken we ten eerste aan de wetgeving inzake het wegvervoer van *gevaarlijke goederen*, samengesteld uit de internationale en nationale A.D.R.-voorschriften die voor de gevaarlijke goederen behorende tot de negen A.D.R.-gevaarsklassen, onder meer de wijze van het wegvervoer, de verplichte boorddocumenten, de bijzondere uitrusting van de vervoermiddelen en andere veiligheidsnormen tijdens het vervoer en tijdens de laad- en losoperaties vastleggen. Ten tweede brengen we onder deze derde subgroep binnen het transportstrafrecht, de nationale en regionale milieuvoorschriften die het transport van *afvalstoffen* (algemeen en bijzondere afvalcategorieën) reguleren; een regeling van de transportactiviteit zowel op zichzelf beschouwd (veiligheidsverplichtingen) als voornamelijk gesitueerd binnen het kader van een ruimere operatie van afvalverplaatsing zoals een invoer, uitvoer en doorvoer of een ophaling van afvalstoffen (administratieve verplichtingen).

Hiertoe behoren de volgende wetten en reglementen:

Gevaarlijke goederen

- het Europees verdrag van 30 september 1957 betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (het zogenaamde A.D.R.-verdrag), goedgekeurd door de Wet van 10 augustus 1960 (B.S., 7 oktober 1960)
- het Koninklijk besluit van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer (B.S., 27 maart 1968)
- de Wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen (B.S., 13 augustus 1985)
- de Wet van 10 juni 1952 betreffende de gezondheid en de veiligheid van de werknemers, alsmede de salubriteit van het werk en de werkplaatsen (B.S., 19 juni 1952)
- de Wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg en de waterweg (B.S., 4 april 1969)
- de Wet van 28 mei 1956 betreffende ontplofbare en voor deflagratie vatbare stoffen en mengsels en de daarmee geladen tuigen (B.S., 9 juni 1956)
- de Wet van 29 maart 1958 betreffende de bescherming van de bevolking tegen de uit ioniserende stralingen voortspruitende gevaren (B.S., 30 april 1958)
- uitvoeringsreglementering:
 - het Koninklijk Besluit van 16 september 1991 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen (B.S., 16 oktober 1991).
 - het Koninklijk Besluit van 26 maart 1993 betreffende het opleidingsgetuigschrift voor bestuurders van transporteenheden die gevaarlijke, andere dan radioactieve stoffen over de weg vervoeren (B.S., 15 april 1993)
 - het Koninklijk Besluit van 23 september 1958 houdende algemeen reglement betreffende het fabriceren, opslaan, onder zich houden, verkopen, vervoeren en gebruiken van springstoffen (B.S., 22-23 december 1958)
 - het Koninklijk Besluit van 28 februari 1963 houdende algemeen reglement op de bescherming van de bevolking en van de werknemers tegen het gevaar van de ioniserende stralingen (B.S., 16 mei 1963)

Afvalstoffen

- de Wet van 9 juli 1984 betreffende de invoer, de uitvoer en de doorvoer van afvalstoffen (B.S., 4 oktober 1984)
- de Wet van 22 juli 1974 op de giftige afval (B.S., 1 maart 1975)
- het Vlaams Decreet van 2 juli 1981 op het beheer van de afvalstoffen (B.S., 25 juli 1981)
- het Vlaams Decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning (B.S., 17 september 1985)
- het Waals Décret relatif aux déchets van 5 juli 1985 (B.S., 14 december 1985)
- de Brusselse Ordonnantie van 7 maart 1991 betreffende de preventie en het beheer van afvalstoffen (B.S., 23 april 1991)
- (nationale) uitvoeringsreglementen:
 - het Koninklijk Besluit van 2 juni 1987 houdende reglementering van de uitvoer, de invoer en de doorvoer van afvalstoffen (B.S., 19 juni 1987)
 - het Koninklijk Besluit van 9 februari 1976 houdende algemeen reglement op de giftige afval (B.S., 14 februari 1976)

Voor een kennismaking met de geregistreeerde praktijk van het strafrecht inzake het wegvervoer van goederen (buiten het afvaltransport) lijkt het ons interessant even te refereren aan een tabel betreffende de aard van de vastgestelde en bekeurde overtredingen op het vlak van het vervoer van goederen die voorkomt in het "activiteitsverslag 89" van de dienst Bestuur van het Vervoer van het Belgisch ministerie van verkeerswezen³³. De controletaak van het Bestuur van het Vervoer heeft -behoudens het personenvervoer en de rijbewijs- en verkeersreglementering- betrekking op de reglementering inzake het beroepsgoederenvervoer en de sociale reglementering (twee onderdelen van subgroep I), de technische reglementering (subgroep II) en de A.D.R.-reglementering (met uitzondering van de ontplofbare en radioactieve stoffen; onderdeel van subgroep III)³⁴.

³³. Ministerie van Verkeerswezen, Bestuur van het Vervoer (Kantersteen 12, 1000 Brussel), Wegcontrole - Activiteitsverslag 89. Over een meer recent verslag van het Bestuur van het Vervoer kunnen we tot op heden niet beschikken.

³⁴. Het is op te merken dat bij de interpretatie van het cijfermateriaal evident moet rekening gehouden worden met het feit dat de vier genoemde vervoerreglementeringen geen analoog toepassingsgebied kennen. Zo is

Uit de gegevens van de geciteerde tabel kan berekend worden dat voor deze laatste vier belangrijke "transportreglementeringen" in 1989 het volgende percentage aan vervoerovertredingen met voertuigen ingeschreven in zowel België als het buitenland werd vastgesteld³⁵ van -in dalende volgorde-:

- 1/ de sociale reglementering (42,5%),
- 2/ de technische reglementering (36%),
- 3/ de reglementering van het beroepsgoederenvervoer (17%),
- 4/ de A.D.R.-reglementering (4,5%).

Wanneer enkel de overtredingen bekeken worden met de in België ingeschreven voertuigen³⁶, wisselen de twee eerste transportreglementeringen van plaats:

- 1/ de technische reglementering (41%),
- 2/ de sociale reglementering (36,5%),
- 3/ de reglementering van het beroepsgoederenvervoer (17%),
- 4/ de A.D.R.-reglementering (5,5%).

Een bevestiging van deze beperkte momentopname omtrent de aard van de gepleegde transportmisdrijven en omtrent de verhouding tussen de verrichte strafbare vervoergedragingen in de praktijk van het wegtransportstrafrecht is terug te vinden in andere recente geschriften. Zo wordt bijvoorbeeld in een studie over "vrachtwagens en verkeersongevallen" weergegeven dat de Rijkswacht elk jaar een aantal inbreuken vaststelt die typisch

bv. de sociale reglementering toepasselijk op zowel het vervoer voor eigen rekening als het vervoer voor derden, terwijl de reglementering inzake het beroepsgoederenvervoer natuurlijk beperkt blijft tot het vervoer voor rekening van derden. De in de tabel geciteerde A.D.R.-reglementering is dan weer begrenst tot het vervoer van de gevaarlijke goederen met uitzondering van de ontplofbare en radioactieve stoffen (voor deze twee laatste categorieën van gevaarlijke goederen zijn andere ministeriële controlediensten bevoegd).

De algemene vaststelling dat de naleving van de transportreglementeringen inzake gevaarlijke goederen niet degelijk controleerbaar is ingevolge het onoverzichtelijk, moeilijk leesbaar en niet hanteerbaar karakter ervan (zie GEYSEN, W., "Het transportsysteem voor gevaarlijke stoffen als risikofactor voor de toekomst: het computergesteund informatieprogramma voor gevaarlijke stoffen", Int.Vervoerr. over Land en Zee, 1984, 1, p. 4-5), geldt ongetwijfeld voor het wegtransport van gevaarlijke goederen en moet dan ook mede in rekening gebracht worden bij een interpretatie van cijfergegevens omtrent de politionele vaststelling van ADR-misdrijven.

³⁵. Het totaal aantal vastgestelde en bekeurde overtredingen voor 1989 bedraagt: 16.040; voor de vier kwestieuze vervoerreglementeringen: 14.953 (totaal verminderd met de verkeers- en rijbewijsreglementering).

³⁶. Het totaal aantal vastgestelde en bekeurde overtredingen voor 1989 bedraagt: 12.669; voor de vier kwestieuze vervoerreglementeringen: 11.787 (totaal verminderd met de verkeers- en rijbewijsreglementering).

zijn voor vrachtwagens en die bestaan uit overlading, omzeiling van rij- en rusttijden, snelheidsovertredingen en vervoer van gevaarlijke goederen (ADR)³⁷. Ook in een uiteenzetting van rijkswachtcommandant DE WAELE worden de inbreuken op de reglementering inzake het maximum laadvermogen (technische reglementering) en op de EEG-reglementering inzake de rij- en rusttijden vernoemd als de belangrijkste overtredingen van de vrachtwagenbestuurders³⁸. In het nummer van 24 mei 1993 van het bekende Franse tijdschrift *Bulletin des transports et de la logistique* wordt een versterking van de wegcontroles in België aangekondigd, met eveneens nadruk op onder meer de controle van de rij- en rusttijden, de vervoerdocumenten en de lading³⁹. Ook in buitenlandse geschriften wordt voornamelijk het niet-naleven van de EEG-reglementering op de rij- en rusttijden geaccentueerd⁴⁰.

Dat ook op het vlak van de interregionale en internationale verplaatsing van afvalstoffen, de toepasselijke strafwetgeving in België in de praktijk niet steeds correct wordt nageleefd, wordt recent nog geaccentueerd in de parlementaire stukken aangaande het wetsvoorstel "tot instelling van een onderzoekscommissie inzake de in, uit- en doorvoer van industriële en huishoudelijke afvalstoffen"⁴¹.

³⁷. EECKHOUDT, F. en THOMAS, I., "Vrachtwagens en verkeersongevallen: objectieve of subjectieve verkeersonveiligheid?", *Transport Info*, Kluwer Editorial, 25 januari 1993, nr. 1, p. 1/10-1/11. In hun besluiten vermelden beide onderzoekers dat vrachtwagens dikwijls overladen zijn en dat daarnaast de rij- en rusttijden weinig gerespecteerd worden (p. 1/12).

³⁸. Zie DE WAELE, R., "Het imago van het wegverkeer", *Symposium Het imago van het wegvervoer*, Organisatie Febetra, 18 januari 1993.

³⁹. Zie *Bull.Transp.*, 1993, 385 (nr. 2522 dd. 24 mei 1993).

⁴⁰. Zie bv. voor Nederland: BLAAUW, A.M., "Concurrentievervalsing door toepassing van Nederlands strafrecht", *NJB*, 1990, (230), 231 (de regels inzake de rij- en rusttijden worden volgens BLAAUW massaal in binnen- en buitenland overtreden door zowel Nederlandse als buitenlandse ondernemers); of voor Frankrijk: DE FOS COLETTE, G., "Contrôles routiers", *Bull.Transp.*, 1992, 470 (met verwijzing naar het CNT-verslag 1991: meer dan twee op drie geverbaliseerde vervoermisdrijven betreffen de Europese sociale reglementering; de andere misdrijven hebben -in volgorde- betrekking op de regeling van het professioneel goederenvervoer, de wegcode en de gevaarlijke goederen).

⁴¹. Zie *Gedr.St.*, Kamer, 1991-92, nr. 587. Zo wordt in het verslag betreffende dit wetsvoorstel namens de commissie voor de volksgezondheid en het leefmilieu een nota van de bevoegde minister opgenomen aangaande de verantwoordelijkheid en plichten inzake het toezicht op grensoverschrijdende verplaatsingen van afvalstoffen, waarin een lijst voorkomt van de diverse processen-verbaal dienaangaande verspreid over de verschillende parketten in de periode 1988-1992 (*Gedr.St.*, Kamer, 1991-92, nr. 587/3, 12).

HOOFDSTUK 2. DE FUNCTIE VAN HET GEMEENRECHTELIJK STRAFRECHT IN DE KONTEKST VAN HET WEGTRANSPORT VAN GOEDEREN

Inleiding

Alhoewel de strafrechtsbepalingen die voorkomen in de Belgische regulering van het goederenvervoer over de weg moeten worden gerekend tot de misdrijftak van het strafrecht buiten het Strafwetboek -zijnde het bijzonder strafrecht⁴²-, vervult het geheel van de voorschriften uit het gemeenrechtelijk strafrecht -zijnde de strafrechtsbepalingen opgenomen in het geactualiseerd Belgisch Strafwetboek van 1867 en de complementaire straffenwetten- een zeer belangrijke tweevoudige functie bij de toepassing van strafrecht op het sociaal-economisch domein van het nationaal en internationaal wegtransport van goederen, met name: (I) een *omhulselfunctie* en (II) een *complementaire beschermingsfunctie*.

(I) Door het hanteren van strafbepalingen als instrument tot handhaving van transportrechtelijke normen en tot beveiliging van specifieke of meer universele rechtsgoederen in het deel van het maatschappelijk leven waarin het wegvervoer van goederen opereert, creëert de transportwetgever ontegensprekelijk "strafrecht" en niet louter transportrecht of -anders geformuleerd- ontstaat er transportstrafrecht. Voor een globale of partiële analyse en becommentariëring van dit strafrecht zullen de summiere of desgevallend meer uitgebreide strafbepalingen uit de transportwet uiteraard het uitgangspunt vormen, doch geenszins een eindpunt uitmaken. Deze strafbepalingen dienen namelijk "ingebod" te worden in het algemeen gedeelte van het gemeenrechtelijk strafrecht. De juiste inhoud van de strafbare (transport)-gedraging en van de toepasselijke strafsanctie(s), alsmede het vastleggen van de strafrechtelijke verantwoordelijkheid en van de tijdelijke en ruimtelijke toepassings sfeer van de bijzondere strafbepaling worden voor een (zeer) belangrijk gedeelte mede bepaald door de algemene regels en beginselen van het commune strafrecht, die op deze wijze fungeren als een noodzakelijk "*omhulsel*" van de bijzondere strafbepaling. Een globale strafrechtelijke analyse van een strafbepaling uit een transportwet kan dan slechts als voleindigd worden beschouwd na toepassing van én de bijzondere straf-

⁴². Zie supra Hoofdstuk 1. Het transportstrafrecht behoort als strafrechtsdiscipline tot het bijzonder strafrecht.

wetgeving waartoe de bepaling behoort én het algemeen gedeelte van het gemeenrechtelijk strafrecht; de voorschriften van deze beide penale rechtstakken vormen zodoende een onlosmakelijk en op elkaar inwerkend geheel ter bestudering van een welbepaalde (transport)strafbaarstelling en van de hieraan gekoppelde (straf)sanctienorm. "Le droit pénal général est la grammaire de la langue pénale, dont le droit pénal spécial fournit le vocabulaire"⁴³. Als vertrekbasis bespreken we hierna in afdeling 1 hoe de wetgever op generële wijze de verhouding heeft geregeld tussen de algemene beginselen van het gemeenrechtelijk strafrecht en de misdrijven uit het bijzonder nationaal en regionaal (transport)strafrecht. Twee principiële regelingen behorende tot dit gemeenrechtelijk strafrecht -met name de werking van de strafwet naar tijd en plaats- komen vervolgens infra meer uitvoerig aan bod in titel 2, waarin we het tijdelijk en ruimtelijk toepassingsgebied van de Belgische transportstrafwet onderzoeken⁴⁴.

(II) Niet alleen de voorschriften uit het algemeen gedeelte van het gemeenrechtelijk strafrecht (boek I van het Strafwetboek), maar ook de incriminatiebepalingen uit het bijzonder gedeelte van dit strafrecht (boek II; het zogenaamd gemeenrechtelijk speciaal strafrecht) blijven beslist een zwaarwegende rol spelen in het proces van een strafrechtelijke interventie in de nationale en internationale goederenvervoersector. De strafrechtelijke sanctionering van onrechtmatige gedragingen die betrekking hebben op of verricht zijn tijdens het vervoeren van goederen over de weg zal geschieden langs een dubbel spoor of beter gezegd langs twee wegen (gelet op de door ons geselecteerde vervoermodus als voorwerp van onderzoek). Enerzijds op basis van de eigen (en gemeenrechtelijk omhulde) strafbepalingen uit de transportwet die specifiek gericht zijn op het overtreden van de

⁴³. MERLE, R. en VITU, A., Traité de droit criminel. Droit pénal spécial, 1982, I, nr. 4, p. 12-13. De term "droit pénal spécial" bevat in de indeling van MERLE en VITU zowel het bijzonder gedeelte van het gemeenrechtelijk strafrecht als de bijzondere strafwetten (le droit pénal spécial commun et particulier). Van zodra de bijzondere strafbepaling vrij summier is opgebouwd -wat voornamelijk het geval is in het bijzonder transportstrafrecht-, zal een deel van het strafrechtelijk vocabularium (bv. inzake het schuldelement van het transportmisdrijf) noodzakelijkerwijs mede worden geleverd door het algemeen deel van het gemeenrechtelijk strafrecht.

⁴⁴. Tot slot zij het vermeld dat we in DEEL II van deze studie -de bijzondere omschrijving van het materieel transportstrafrecht- de bijzondere (transport)strafbepalingen en de gemeenrechtelijke penale voorschriften voortdurend in combinatie toelichten en toepassen, zowel op het vlak van de misdrijfomschrijving als wat het luik van de bestraffing betreft.

transportrechtsregels, op de schending van de transportgedragsnormen en anderzijds op grond van de commune incriminatiebepalingen die door hun algemene inhoud ook de transportwereld als deelgebied van het maatschappelijk leven zullen bestrijken. De wegtransportactiviteit zal als zodanig in haar organisatie en uitvoering op rechtstreekse wijze beschermd worden door de vervoerstrafbepalingen uit het bijzonder strafrecht (dit is althans de doelstelling van het bijzonder transportstrafrecht), maar tevens indirect beveiligd worden door zekere misdrijfbepalingen die voorkomen in Boek II van het Strafwetboek (bijvoorbeeld wanneer deze worden aangewend tot sanctionering van een fysische aantasting van de te vervoeren goederen of de vervoermiddelen of van een vervalsing van diverse belangrijke gegevens op de verplichte vervoerdocumenten).

Het is in deze betekenis dat we vanuit de invalshoek van de relatie "strafrecht en wegtransport van goederen" aan de voorschriften uit boek II van het Strafwetboek een "*complementaire*", maar tevens *autonome penale beschermingsfunctie* wensen toe te kennen; onmiddellijk volgend op of tesamen met de bijzondere transportstrafbepalingen kunnen deze gemeenrechtelijke misdrijfvoorschriften een belangrijke bijdrage leveren voor een strafrechtelijke beveiliging van bepaalde rechtsgoederen die kunnen aangetast worden in het feitelijk kader van het goederenvervoer over de weg. De vaststelling dat de voorschriften van Boek II van het Strafwetboek -dank zij de diverse aanpassingen- nog in grote mate beantwoorden aan de huidige behoeften van rechtshandhaving⁴⁵, geldt zodoende ongetwijfeld naar onze mening mede -voor bepaalde van deze voorschriften- in de sociaal-economische sector van het wegtransport. Het komt ons dan ook verantwoord voor om bepaalde gemeenrechtelijke incriminaties te betrekken in een analyse en becommentariëring van het Belgisch transportstrafrecht.

⁴⁵. Zie DE NAUW, A., Inleiding tot het bijzonder strafrecht, 1992, 2ed., VII en "Bedenkingen over de hiërarchie van de waarden in het bijzonder strafrecht", R.W., 1978-79, (625), 628.

Afdeling 1. DE TOEPASSELIJKHEID VAN DE ALGEMENE BEGINSELEN VAN HET GEMEEN- RECHTELIJK STRAFRECHT

§ 1. DE ALGEMENE REGEL (ARTIKEL 100 SW.)

De toepassing van de algemene beginselen van het "gemeenrechtelijk strafrecht" op de misdrijven uit het materieel transportstrafrecht, als een onderdeel van het "bijzonder strafrecht", wordt vastgelegd in artikel 100 van het Strafwetboek, dat aldus fungeert als het scharnierartikel tussen het algemeen en het bijzonder (transport)strafrecht. Als algemene regel stelt artikel 100 Sw. dat **de bepalingen van boek I van het Strafwetboek toepasselijk zijn op de misdrijven die worden omschreven in de bijzondere (transport)strafwetten**. Deze bepalingen van het algemeen gedeelte van het gemeenrechtelijk strafrecht die bv. de indeling van de misdrijven en de strafsancties, de strafbare poging, de herhaling, de verzachtende omstandigheden voor de misdaden, de samenloop van misdrijven of de verjaring van de straf in het commune strafrecht normeren⁴⁶, gelden zodoende in beginsel integraal en automatisch voor al de strafrechtelijk gesanctioneerde inbreuken op de wetgeving en reglementering uit de sector van het goederenvervoer over de weg. Het geheel van deze algemene regelingen uit het commune strafrecht dient dan ook geïntegreerd te worden in een analyse van de misdrijf- en sanctienormen die van toepassing zijn in de bijzondere strafrechtsdiscipline van het transportstrafrecht. De voorschriften van boek I Sw. vormen alzo een significant segment van het materieel transportstrafrecht.

Op het beginsel van een algemene toepasselijkheidsverklaring maakt artikel 100 Sw. evenwel drie *uitzonderingen*: 1) andersluidende bepalingen, 2) strafbare deelneming en 3) verzachtende omstandigheden bij wanbedrijven. Deze uitzonderingen worden hierna besproken.

⁴⁶. Aan de (geactualiseerde) bepalingen van de artikelen 1-99 Sw. moeten de zogenaamde complementaire wetten worden toegevoegd, zijnde de strafwetten die zonder in het Strafwetboek te zijn ingevoegd geacht worden er integraal van deel uit te maken (zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., Handboek Belgisch Strafrecht, 1990, nr. 70, p. 86-87; TROUSSE, P.E., Les principes généraux du droit pénal positif belge, Les Nouvelles, Droit Pénal, I, 1, nr. 66, p. 68 en nr. 92, p. 72). Op het vlak van het transportstrafrecht denken we hierbij voornamelijk aan de Wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie.

§ 2. DE UITZONDERINGEN (ARTIKEL 100 SW.)

A. Andersluidende bepalingen

Ten eerste geldt de algemene regel van artikel 100 Sw. niet indien de transportstrafwetten "andersluidende bepalingen" aangaande algemene strafrechtelijke regels bevatten. Deze eerste uitzondering vormt volgens GORLE een toepassing van het algemeen rechtsbeginsel dat bijzondere regelingen voorrang hebben op algemene (*specialia generalibus derogant*)⁴⁷. Verschillende transportstrafwetten wijken bv. af van de gemeenrechtelijke regeling inzake de herhaling⁴⁸, de verzachtende omstandigheden⁴⁹, de bijzondere verbeurdverklaring⁵⁰ of de toepassing van de strafwet naar de plaats⁵¹; bepaalde strafwetten voeren tevens strafsancties in die niet voorkomen in het gemeenrechtelijk strafrecht, bv. de tijdelijke oplegging van het voer-

⁴⁷. GORLE, F., "Is een ontwarring van de huidige chaos van strafbaarstellingen nog mogelijk?", *Liber Amicorum F. Dumon*, 1983, (457), 463. Infra onderzoeken we de draagwijdte van dit algemeen rechtsbeginsel bij de vergelijking van misdrijfomschrijvingen (gemeenrechtelijke en transportmisdrijven) met het oog op de al dan niet toepassing van de straftoemettingsregel van de eendaadse samenloop.

⁴⁸. Bv. Artikel 10 § 1 van de Wet van 1 augustus 1960 (toegang tot de markt), artikel 2 § 1 van de Wet van 18 februari 1969 (toegang tot het beroep en de sociale reglementering), artikel 4 § 1 van de Wet van 21 juni 1985 (technische reglementering en gevaarlijke goederen), artikel 29 van de wegverkeerswet van 16 maart 1968 (gevaarlijke goederen), artikel 8 van de Wet van 10 juni 1952 (gevaarlijke goederen), artikel 11 van de Wet van 9 juli 1984 (in-, uit- en doorvoer van afval), artikel 26 van de Wet van 22 juli 1974 (giftige afval).

⁴⁹. Bv. Artikel 10 § 2, 1° van de Wet van 1 augustus 1960 (toegang tot de markt).

⁵⁰. Bv. Artikel 10 § 3 van de Wet van 1 augustus 1960 (toegang tot de markt), artikel 2 § 2 van de Wet van 18 februari 1969 (toegang tot het beroep en de sociale reglementering), artikel 50 § 2 en 52 van de wegverkeerswet van 16 maart 1968 (gevaarlijke goederen), artikel 8 van de Wet van 26 mei 1956 (explosieve stoffen), artikel 12 van de Wet van 9 juli 1984 (in-, uit- en doorvoer van afval), artikel 30 van de Wet van 22 juli 1974 (giftige afval).

Bij gebreke aan een dergelijke andersluidende bepaling blijft overeenkomstig de algemene regel van artikel 100 Sw. de gemeenrechtelijke regeling van de bijzondere verbeurdverklaring (artikel 42-43 Sw.) toepasselijk (zie bv. Cass., 15 april 1957, *Arr.Cass.*, 1957, 686, *Pas.*, 1957, I, 994).

⁵¹. Bv. Artikel 3, lid 2 van het K.B. van 13 mei 1987 (rij- en rusttijden) en artikel 10, lid 2 van het K.B. van 13 juli 1984 (controleapparaat).

tuig⁵².

Aangaande de gemeenrechtelijke regeling van de herhaling (artikel 56 van boek I Sw.), heeft het Hof van Cassatie echter gepreciseerd dat deze van toepassing is zelfs indien de bijzondere strafwet een aparte herhalingsregeling bevat, wanneer de toepassingsvoorwaarden van deze bijzondere herhalingsregeling (bv. inzake gelijkheidsrecidive of termijn) niet vervuld zijn. Zo blijft in deze hypothese hoofdstuk V van boek I Sw. van toepassing wanneer men een strafbare inbreuk begaat op een bijzondere strafwet na een vroegere veroordeling wegens een misdrijf uit het Strafwetboek⁵³ of in het geval dat de beide veroordelingen zijn uitgesproken wegens inbreuken op dezelfde bijzondere strafwet⁵⁴. De bepalingen van de bijzondere strafwet verhinderen slechts de toepassing van de algemene bepalingen van het gemeenrechtelijk strafrecht, in zoverre de beide bepalingen met elkaar in strijd zijn⁵⁵. Deze t.a.v. het bijzondere herhalingsregime uit de drugwet geformuleerde regel geldt tevens in geval een inbreuk wordt gepleegd op een andere bijzondere strafwet met bijzondere regels inzake herhaling⁵⁶. Sommige transportstrafwetten bepalen zelfs uitdrukkelijk dat de gemeenrechtelijke herhalingsregeling van toepassing blijft⁵⁷.

Meer algemeen moet -gelet op de geciteerde cassatierechtspraak- de uitzondering van de "andersluidende bepaling" van artikel 100 Sw. ons in-

⁵². Zie artikel 10 § 2, 2° van de Wet van 1 augustus 1960 (toegang tot de markt), artikel 2 § 2 van de Wet van 18 februari 1969 (toegang tot het beroep en sociale reglementering) en artikel 50 § 1 van de wegverkeerswet van 16 maart 1968 (gevaarlijke goederen).

⁵³. Cass., 4 juni 1974, Arr.Cass., 1974, 1096, met noot E.K.; Cass., 2 juni 1975, Arr.Cass., 1975, 1041; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., O.C., nr. 88, p. 97. De beide arresten hebben betrekking op de bijzondere strafwet van 24 februari 1921 inzake de verdovende middelen; artikel 5 van de drugwet bevat een bijzondere herhalingsregeling.

⁵⁴. Cass., 23 juni 1975, Arr.Cass., 1975, 1133, met noot (betreft eveneens het herhalingsregime uit de drugwet).

⁵⁵. E.K., noot onder Cass., 4 juni 1974, Arr.Cass., 1974, 1097; Cf. Adv.-Gen. CHARLES, conclusies voor Cass., 23 januari 1967, Pas., 1967, I, 615.

⁵⁶. E.K., noot onder Cass., 4 juni 1974, Arr.Cass., 1974, 1097, in fine.

⁵⁷. Zie bv. artikel 10 § 1, lid 3 van de Wet van 1 augustus 1960 (toegang tot de markt): "Onverminderd de bepalingen van artikel 56 van het Strafwetboek ..." of artikel 2 § 1, lid 3 van de Wet van 18 februari 1969 (toegang tot het beroep en sociale reglementering): "Onverminderd artikel 56 van het Strafwetboek ...".

ziens zo geïnterpreteerd worden dat het in abstracto voorkomen of bestaan van afwijkende bepalingen aangaande algemene strafrechtelijke beginselen in een bijzondere (transport)strafwet de toepassing van de regels van het eerste boek van het Strafwetboek niet belemmert, behoudens uitdrukkelijke uitsluiting van de gemeenrechtelijke regeling in de bijzondere strafwet⁵⁸. Het is slechts wanneer de toepassingsvoorwaarden van de afwijkende bepaling effectief vervuld zijn en de afwijking in concreto kan worden toegepast, dat het de bijzondere bepaling uit de transportstrafwet (dan te beschouwen als een andersluidende bepaling in de zin van artikel 100 Sw.) en niet de gemeenrechtelijke bepaling is die moet worden toegepast. Bij het plegen van transportmisdrijven zullen m.a.w. de algemene beginselen van het gemeenrechtelijk strafrecht toepasselijk zijn, indien niet voldaan is aan de voorwaarden van een in de bijzondere wet opgenomen afwijkende regeling en indien de transportstrafwet de gemeenrechtelijke regeling niet uitdrukkelijk uitsluit.

B. Bepalingen inzake strafbare deelneming en verzachtende omstandigheden bij wanbedrijven

Als tweede en derde uitzondering op de supra aangegeven algemene regel vermeldt artikel 100 Sw. "hoofdstuk VII" (betreft de strafbare deelneming; de artikelen 66-69 Sw.) en "artikel 85" Sw. (betreft de toepassing van verzachtende omstandigheden bij wanbedrijven)⁵⁹. Deze twee belangrijke algemene regelingen uit het commune strafrecht⁶⁰ zijn zodoende niet toepas-

⁵⁸. Zo bepaalt bv. artikel 14 van de Wet van 9 juli 1984 (in-, uit- en doorvoer van afval) en artikel 29 van de Wet van 22 juli 1974 (giftige afval) expliciet dat hoofdstuk V van boek I van het Strafwetboek (de gemeenrechtelijke herhalingsregeling) niet van toepassing is.

⁵⁹. Deze principiële uitsluiting van de regeling inzake strafbare deelneming en verzachtende omstandigheden bij wanbedrijven is gebaseerd voor de eerste op een anti-repressief en de tweede op een repressief georiënteerde grond. Enerzijds dringt namelijk de gemeenrechtelijke uitbreiding van de bestraffing tot soms geringe deelnemingsvormen zich niet steeds op voor de bijzondere strafwetten en anderzijds komen de in het bijzonder strafrecht geïncrimineerde feiten op zichzelf niet altijd laakbaar voor, zodat een te grote clementie van de strafrechter door toepassing van verzachtende omstandigheden kan gevreesd worden (zie RUBBRECHT, J., Inleiding tot het Belgisch Strafrecht, 1958, 40-41).

⁶⁰. Behoudens enkele uitzonderingen (bij het overtreden van sommige voorschriften aangaande het vervoer van explosieve en radioactieve stoffen), moeten al de specifieke transportmisdrijven op grond van de in de bijzondere wetten bepaalde correctionele straffen gekwalificeerd worden als wanbedrijven. De strafbare deelneming bij wanbedrijven wordt omschreven in

selijk in geval een vervoerder een misdrijf pleegt omschreven in een transportstrafwet, tenzij de bijzondere strafwet een andersluidende bepaling bevat en aldus ofwel deze twee regelingen uitdrukkelijk toepasselijk verklaart ofwel een eigen regeling terzake invoert. Bij onstentenis van een dergelijke andersluidende bepaling kunnen de mededaders of medeplichtigen aan een transportmisdrijf strafrechtelijk niet gesanctioneerd worden^{61 62} en kan de strafrechter bij zijn concrete straftoematingsbeslissing geen lichtere strafsanctie opleggen dan de in de transportstrafwet bepaalde minimumstraf⁶³.

de hoofdstuk VII van boek I van het Strafwetboek, terwijl de strafvermindering op grond van verzachtende omstandigheden voor de categorie van de wanbedrijven specifiek wordt geregeld in artikel 85 Sw.

⁶¹. Zie bv. voor een afwezigheid van strafbaarheid voor de mededaders en medeplichtigen aan een misdrijf omschreven in de auteurswet van 22 maart 1886: Cass., 27 januari 1958, Arr.Cass., 1958, 341, Pas., 1958, I, 565. Artikel 27 van de auteurswet verklaart namelijk enkel artikel 85 Sw. toepasselijk.

⁶². Hierbij weze het opgemerkt dat niettegenstaande een uitsluiting van de regeling van de strafbare deelneming, volgens de rechtspraak de gemeenrechtelijke beginselen vervat in de artikelen 66 e.v. van het Strafwetboek (met name de strafbaarheid -als dader- van de uitvoerder van het misdrijf of de rechtstreekse medewerker aan de uitvoering, artikel 66, lid 2 Sw) toch van toepassing zijn op de bijzondere misdrijven (zie o.m. Cass., 31 mei 1886, Pas., 1886, I, 249; Cass., 24 april 1911, Pas., 1911, I, 212; Cass., 21 februari 1939, Arr. Cass., 1939, 60, Pas., 1939, I, 89; Cass., 16 november 1959, Arr.Cass., 1960, 231; Cass., 1 april 1963, Pas., 1963, I, 835; Cass., 6 november 1967, Arr.Cass., 1968, 339). De strafbaarstelling van artikel 66, lid 2 Sw. heeft namelijk geen betrekking op een daad van deelneming, doch wel op de eigenlijke uitvoering van het misdrijf, op een werkelijk daderschap in de beperkte betekenis van het woord (zie NYPELS, J. en SERVAIS, J., Le code pénal belge interprété, 1938, I, p. 268, nr. 2 en p. 409, nr. 3; VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., Belgisch Strafrecht, 1976, I, nr. 30, p. 15). D'HAENENS neem terzake echter een kritisch standpunt in. Hij beschouwt de rechtstreekse medewerking aan de uitvoering van het misdrijf niet als een eigenlijk, doch als een analoog daderschap, dat enkel bestaat voor misdaden en sommige wanbedrijven en niet kan worden uitgebreid tot al de wanbedrijven van het bijzonder strafrecht (Strafbare Deelneming, A.P.R., 1959, nrs. 110-111 en 176). Aangezien -met uitzondering van de wegverkeerswet- al de in deze studie besproken transportstrafwetten de gemeenrechtelijke regeling van de strafbare deelneming van toepassing verklaren, is het aangestipte probleem in casu minder relevant en onthouden we ons van verdere analyse.

⁶³. Zie als voorbeeld (buiten het transportstrafrecht) bepaalde misdrijven uit de wegverkeerswet van 16 maart 1968 waarvoor het uitspreken van een straf beneden het in de wegverkeerswet voorziene minimum niet toelaatbaar is: vluchtmisdrijf (art. 33; Cass., 14 februari 1984, Arr.Cass., 1983-84, 732; Cass., 3 oktober 1984, Arr.Cass., 1984-85, 196); alcoholintoxicatie (art. 34; Cass., 24 april 1972, Arr.Cass., 1972, 796; Cass., 14 februari 1979, Arr.Cass., 1978-79, 698; Cass., 14 september 1988, R.D.P., 1989,

Zoals in de andere domeinen van het bijzonder strafrecht verklaren ook de meeste -in onze studie geselecteerde- wetten behorende tot het transportstrafrecht uitdrukkelijk zowel hoofdstuk VII van boek I als artikel 85 Sw. toepasselijk, zodat de tweede en derde uitzondering van artikel 100 Sw. bij een toepassing van de diverse wetten uit het transportstrafrecht worden uitgeschakeld en in deze strafrechtsdiscipline geen moeilijkheden opleveren⁶⁴. Een dergelijke andersluidende bepaling wordt naar gewoonte met een geijkte formule⁶⁵ omschreven in één en hetzelfde artikel, zoals volgt uit onderstaand schematisch overzicht en heeft tot gevolg dat -behoudens afwijkende regelingen- het geheel van de algemene beginselen van het gemeenrechtelijk strafrecht van toepassing zullen zijn op de transport-

85) of dronkenschap (art. 35; Cass. 19 mei 1970, Arr.Cass., 1970, 876; Cass., 22 februari 1983, Arr.Cass., 1982-83, 796).

⁶⁴. Ook in het transportstrafrecht is derhalve -wat kenmerkend is voor het ganse domein van het bijzonder strafrecht- "de uitzondering de regel geworden en de regel de uitzondering", zoals treffend werd betoogd door D'HAENENS; enerzijds gelden namelijk de regelen die volgens artikel 100 Sw. slechts bij uitzondering van toepassing zijn in de bijzondere strafwetten (strafbare deelneming en verzachtende omstandigheden), op algemene wijze in de meeste van deze bijzondere wetten en anderzijds moeten verschillende algemene beginselen die in principe conform artikel 100 Sw. toepasselijk zijn in het bijzonder strafrecht, wijken voor bijzondere regelingen -we denken bv. aan de regels van de herhaling of de bijzondere verbeurdverklaring- (zie D'HAENENS, J., "Is een synthese van de beteugeling in de bijzondere strafwetten te realiseren?", R.W., 1963-64, (473), 476 en "Une synthèse entre les systèmes répressifs des lois spéciales est-elle réalisable?", R.D.P., 1963-64, (119), 123).

⁶⁵. "De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, waaronder (of) met inbegrip van hoofdstuk VII en van artikel 85 zijn toepasselijk ... "of "alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek, hoofdstuk VII en artikel 85 niet uitgezonderd (of) zonder uitzondering van hoofdstuk VII en artikel 85 Sw. zijn van toepassing ...".

Tijdens de parlementaire voorbereiding van de Wet van 26 juni 1967 (tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer) verklaarde de bevoegde minister zelfs uitdrukkelijk dat de bepaling "Hoofdstuk VII en artikel 85 niet uitgezonderd een in talrijke wetten voorkomende en geijkte verwijzing is betreffende misdrijven en bestraffing in het algemeen" (zie Verslag namens de commissie voor het verkeerswezen, de posterijen, telegrafie en telefonie, Gedr.St., Kamer, 1965-66, nr. 257/4, 20).

De dubbelzinnige formulering van een toepasselijkheidsverklaring van alle bepalingen van boek I (ook dan van artikel 100 Sw.), doch zonder uitdrukkelijke vermelding van hoofdstuk VII en/of artikel 85 Sw., die bij toepassing van bepaalde sociale strafwetten tot interpretatieproblemen leidt (zie DECLERCQ, R., "De uitoefening van de strafvordering in het sociaal strafrecht", in Sociaal Strafrecht, DEKEERSMAEKER, J.F. en VAN STEENBERGE, J. (ed.), 1984, 36-37 en 43-44), komt niet voor in één van de in deze studie besproken nationale transportstrafwetten (zie evenwel op het vlak van het geregionaliseerd strafrecht: infra § 3, C).

misdrijven.

Transportstrafwet

Toepassing Hfdst. VII en Art. 85 Sw.

* Wet 1 augustus 1960 (toegang tot de markt)	Artikel 10 § 1, lid 2
* Wet 18 februari 1969 (toegang tot het beroep en sociale reglementering)	Artikel 2 § 1, lid 2
* Wet 26 juni 1967 (tussenpersonen)	Artikel 11, laatste lid
* Wet 21 juni 1985 (technisch reglementering en gevaarlijke goederen)	Artikel 4 § 1, lid 2
* Wet 10 juni 1952 (gevaarlijke goederen)	Artikel 10
* Wet 26 mei 1956 (explosieve stoffen) ⁶⁶	Artikel 9
* Wet 29 maart 1958 (radioactieve stoffen)	Artikel 8
* Wet 22 juli 1985 (radioactieve stoffen)	Artikel 35, lid 2

⁶⁶. Artikel 9 beperkt evenwel de toepassingsverklaring van hoofdstuk VII en artikel 85 tot de overtredingen van de bepalingen uitgevaardigd krachtens artikel 1 van de Wet van 26 mei 1956. Deze twee commune regelingen gelden dan ook naar onze mening zeker voor de misdrijven omschreven in artikel 5 (basismisdrijf) en artikel 7 (verzwarende omstandigheden), doch kunnen niet steeds worden ingeroepen voor de gedraging die wordt strafbaar gesteld in artikel 6, lid 2 (deze gedraging zal namelijk niet altijd ipse facto een inbreuk op de uitvoeringsreglementering inhouden, zodat de voorwaarde van artikel 9 niet steeds vervuld zal zijn; het misdrijf omschreven in artikel 6, lid 1 is strafbaar met de criminele straf van opsluiting en is aldus een misdaad, zodat artikel 85 Sw. hiervoor nooit geldt) en in artikel 10 van de Wet van 1956. De beperkende precisering van artikel 9 kwam niet voor in de vroegere wetgeving terzake (zie artikel 7 van de Wet van 15 oktober 1881, als herzien door artikel 4 van de Wet van 22 mei 1886). Gelet op deze gegevens lijkt ons de vermelding aangaande artikel 100 Sw. in de Wet van 26 mei 1956 door M. DE SWAEF, in zijn bijdrage "Springstoffen", nr. 21, in Commentaar Strafrecht en Strafvordering, dan ook onvoldoende nauwkeurig te zijn.

* Wet 9 juli 1984 (in-, uit-, en doorvoer afval)	Artikel 14
* Wet 22 juli 1974 (giftige afval)	Artikel 29

* Wegverkeerswet 16 maart 1968 (gevaarlijke goederen)	GEEN algemene toepasselijkheidsverklaring
--	---

Het belang van de toepasselijkheidsverklaring van zowel artikel 85 Sw. als hoofdstuk VII kunnen we illustreren met enkele voorbeelden.

Gelet op artikel 2 § 1, lid 2 van de Wet van 18 februari 1969 en artikel 85 Sw. kan de strafrechter de bestuurder die de schakelorganen van de tachograaf niet heeft bediend op een wijze als voorgeschreven in de EEG-tachograafverordening nr. 3821/85 van 20 december 1985, op grond van verzachtende omstandigheden bestraffen met een geldboete die lager is dan de 50 frank, als minimum bepaald in artikel 2 § 1, lid 1 van de bijzondere Wet van 18 februari 1969. Een strafvermindering beneden de geldboete van 50 frank (of de gevangenisstraf van 8 dagen), zijnde de minimumstraf in artikel 10 § 1, lid 1 van de Wet van 1 augustus 1960, kan eveneens worden doorgevoerd steunende op verzachtende omstandigheden (artikel 85 Sw. en artikel 10 § 1, lid 2 van de Wet van 1960), indien de vervoerder niet al de identificatiegegevens aangaande de vergunning voor nationaal vervoer op de zijwanden van het voertuig heeft aangebracht zoals verplicht door het algemeen reglement van 25 november 1992 inzake het professioneel goederenvervoer of wanneer niet al de rubrieken op het door dit algemeen reglement verplicht gestelde vervoerdocument werden ingevuld vóór de aanvang van het vervoer, als opgelegd door de uitvoeringsbepalingen van het voornoemde algemeen reglement (met name het M.B. van 26 november 1992).

De strafrechter kan tevens de persoon die de vervoerder met aanwending van één van de middelen van artikel 66, lid 4 Sw. (bv. de opdrachtgever bij het transport) aanzet tot overschrijding van de maximale -in het technisch reglement van 15 maart 1968- toegelaten massa (M.T.M.) van het voertuig, strafrechtelijk veroordelen als mededader van het misdrijf van overlading, gelet op artikel 4 § 1, lid 2 van de Wet van 21 juni 1985 en artikel 66 Sw. Het geven van de nodige onderrichtingen om afvalstoffen op het Belgisch grondgebied in te voeren en te vervoeren in strijd met de voorschriften van het K.B. van 2 juni 1987 inzake de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen, kan resulteren in een strafbare medeplichtigheid aan het af-

valmisdrijf krachtens artikel 14 van de Wet van 9 juli 1984 en artikel 67, lid 2 Sw.

Zoals aangegeven in het laatste punt van het schematisch overzicht, bevat de wegverkeerswet van 16 maart 1968 -waarvan artikel 29 fungeert als strafrechtsgrond voor bepaalde inbreuken op de reglementering inzake het wegvervoer van gevaarlijke goederen⁶⁷- geen algemeen artikel dat hoofdstuk VII van boek I Sw. en artikel 85 Sw. van toepassing verklaart op de misdrijven omschreven in de wegverkeerswet.

Het artikel 29, lid 3 bevat evenwel een eigen regeling voor de toepassing van verzachtende omstandigheden, op grond van welke de opgelegde straf lager kan zijn dan de minimumstraf bepaald in artikel 29, lid 1 (zware overtreding) en lid 2 (overige overtredingen)⁶⁸. Zo kan de niet of onvolledige vermelding van de A.D.R.-identificatie van het gevaarlijk goed op het vervoerdocument of de afwezigheid van de verklaring tot toelating van het transport als verplicht boorddocument (beide gedragingen vormen een strafbare inbreuk op het A.D.R.-verdrag van 30 september 1957) bestraft worden met een geldboete die lager is dan de minimumgeldboete van 10 frank uit artikel 29, lid 2, indien de strafrechter beroep doet op de techniek van de verzachtende omstandigheden.

Inzake de niet-toepassing van hoofdstuk VII (strafbare deelneming) moet enerzijds worden opgemerkt dat -zoals hoger reeds aangegeven- niet enkel de uitvoerder van het misdrijf, doch tevens de rechtstreekse medewerker aan de uitvoering (artikel 66, lid 2 Sw.) volgens een constante cassatierechtpraak in de hoedanigheid van dader een strafbare gedraging stelt en anderzijds dat de specifieke wetgeving aangaande het wegvervoer van gevaarlijke goederen voorziet in een personele uitbreiding van de strafrechtelijke verantwoordelijkheid⁶⁹.

⁶⁷. Zie artikel 9, 2° van het K.B. van 16 september 1991 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen, B.S., 16 oktober 1991 en artikel 1, 14° van het K.B. van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, B.S., 16 april 1976, als aangevuld door het K.B. van 25 november 1980, B.S., 4 december 1980; tevens infra Gevaarlijke goederen.

⁶⁸. Zie bv. voor de zware overtredingen: Cass., 17 augustus 1976, Arr. Cass., 1976, 1235; Cass., 12 april 1978, Arr. Cass., 1978, 920; Cass., 24 maart 1981, Arr. Cass., 1980-81, 827; voor de overige overtredingen van de uitvoeringsreglementen: Cass., 3 mei 1976, Arr. Cass., 1976, 983.

⁶⁹. Raadpleeg artikel 3 van het K.B. van 16 september 1991 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen, B.S., 16 oktober 1991; tevens infra Ge-

§ 3. DE TRANSPORTMISDRIJVEN IN HET GEREGIONALISEERD STRAFRECHT

A. Algemene situering

In onze studie over de strafbepalingen in de wetgeving inzake het wegtransport van goederen, besteden we tevens enige aandacht aan de strafrechtelijk gehandhaafde *vervoervoorschriften aangaande de afvalstoffen*. Na de staatshervorming van 1980 komt de bevoegdheid tot regulering van het afvaltransport in België hoofdzakelijk toe aan de gewesten. Het vervoeren van afvalstoffen vormt namelijk één van de aspecten van het "afvalstoffen-beleid", dat tot de exclusieve bevoegdheid behoort van de gewestwetgever, evenwel met uitzondering van de radioactieve afval en de invoer, doorvoer en uitvoer van afvalstoffen⁷⁰.

Deze gewestwetgever verkrijgt vervolgens in artikel 11 van de bijzondere Wet van 8 augustus 1980 de bevoegdheid om de overtredingen van de uitgevaardigde vervoerregeling inzake afvalstoffen strafbaar te stellen met correctionele of politiestraffen. Dit artikel 11 bepaalt namelijk "*Binnen de grenzen van de bevoegdheden van de Gewesten kunnen de decreten de niet-naleving van hun bepalingen strafbaar stellen en de straffen wegens niet-naleving bepalen overeenkomstig Boek I van het Strafwetboek, met uitzondering van de criminele straffen bepaald in artikel 7 van dat Wetboek*" en behelst aldus een bijzondere en uitdrukkelijke machtiging aan de decreetgever -vereist overeenkomstig artikel 19 § 1 van de bijzondere Wet van 8 augustus 1980⁷¹- om op te treden in bepaalde strafrechtelijke aangelegenheden die de Grondwet aan de wet voorbehoudt⁷². Daar de gewestwetgever bij het uitwerken

vaarlijke goederen.

⁷⁰. Zie artikel 6 § 1, II, 2° van de bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (B.S., 15 augustus 1980), als gewijzigd en aangevuld door artikel 4 § 3 van de bijzondere Wet van 8 augustus 1988 (B.S., 13 augustus 1988) en de memorie van toelichting bij deze laatste wet (Gedr.St., Kamer, 1988, nr. 516/1, 6); voor het Brusselse hoofdstedelijk gewest: artikel 4 van de bijzondere Wet van 12 januari 1989, B.S., 14 januari 1989; tevens infra Afvalstoffen.

⁷¹. Raadpleeg DELVA, J. en SMETS, J., "De staatshervorming en het strafrecht", Liber Amicorum Marc Châtel, 1991, nr. 3, p. 88 en de aldaar geciteerde rechtspraak (noot nr. 5) en rechtsleer (noot nr. 6).

⁷². Arbitragehof, 23 december 1987 (nr. 44), B.S., 27 januari 1988, (1199), 1200-1201, B.5.; Arbitragehof, 17 maart 1988 (nr. 50), A.A., 1988, (257), 273, B.3.; Arbitragehof, 17 maart 1988 (nr. 51), A.A., 1988, (281), 291, B.3.; Arbitragehof, 11 mei 1989 (nr. 11/89), B.S., 31 mei 1989, (9482), 9484, B.3.; Arbitragehof, 29 juni 1989 (nr. 18/89), onuitg., B.5.; Arbi-

van het afvalstoffenbeleid (waaronder de regulering van het afvaltransport) gebruik heeft gemaakt van zijn incriminatie- en penaliseringsbevoegdheid en het transportstrafrecht in België alzo voor een beperkt gedeelte werd geregio-
nionaliseerd⁷³, lijkt het ons aangewezen na te gaan in hoeverre de algemene beginselen van het gemeenrechtelijk en nationaal (materieel)strafrecht van toepassing zijn op de (afval)transportmisdrijven omschreven in het geregio-
naliseerd strafrecht en met name of de al dan niet toepasselijkheid tevens wordt bepaald door de commune regeling van artikel 100 Sw. Vanuit deze beperkte doelstelling onderzoeken we de inhoud van het basisartikel 11, primo in zijn huidige betekenis zoals volgt uit de interpretatie gegeven door de jurisprudentie van het Arbitragehof (punt B) en secundo in zijn toekomstige betekenis zoals uitgetekend in de zogenaamde Sint-Michielsakkoorden van 28 september 1992 tot voorbereiding van de vierde staatshervorming (punt C).

B. Gehele toepasselijkheid van de algemene beginselen

Bij de beoordeling van de strafbepalingen uit verschillende decreten heeft het Arbitragehof de juiste betekenis van het vigerend artikel 11 van de bijzondere Wet van 8 augustus 1980 op het vlak van de toepasselijkheid van de voorschriften van boek I van het Strafwetboek toegelicht. In een arrest van 23 december 1987 -handelend over het Vlaamse afvaldecreet van 2 juli 1981 en zijnde het eerste arrest over de strafrechtelijke bevoegdheden van de gemeenschappen en gewesten- besliste het Arbitragehof terzake dat:

tragehof, 17 januari 1990 (nr. 5/90), B.S., 8 februari 1990, (2101), 2104-2105, 3.B.2.; Arbitragehof, 27 februari 1992 (nr. 13/92), Tijdschrift voor Milieurecht, 1992, 35, 4.B.; Arbitragehof, 7 mei 1992 (nr. 38/92), B.S., 7 oktober 1992, (21552), 21553, B.2., Tijdschrift voor Milieurecht, 1992, 39, met noot LAVRIJSEN, L.; DELVA, J. en SMETS, J., I.C., nr. 9, p. 95. Inzake strafrechtelijke materies behoudt de Grondwet aan de "wet" voor: het bepalen van de gevallen van vervolging en de vorm van deze vervolging (artikel 7, lid 2 G.W.), alsmede het invoeren en toepassen van straffen (artikel 9 G.W.) en de regeling van de huiszoeking (artikel 10 G.W.).

⁷³. Zie voor het Vlaamse gewest: de artikelen 56-61 van het Decreet van 2 juli 1981 betreffende het beheer van afvalstoffen (B.S., 25 juli 1981) en de artikelen 39-40 van het Decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning (B.S., 17 september 1985); voor het Waalse gewest: de artikelen 47-58 van het Decreet van 5 juli 1985 met betrekking tot de afvalstoffen (B.S., 14 december 1985) en voor het Brusselse hoofdstedelijk gewest: de artikelen 22-29 van de Ordonnantie van 7 maart 1991 betreffende de preventie en het beheer van afvalstoffen (B.S., 23 april 1991).

"Artikel 11 staat de decreetgever niet toe af te wijken van de bepalingen van boek I van het Strafwetboek. De Gemeenschappen en de Gewesten kunnen derhalve geen beroep doen op artikel 100 van het Strafwetboek, ook al is de bepaling ondergebracht in boek I ervan. De bijzondere wetgever heeft de in boek I vervatte regels uniform willen houden en heeft gewild dat de Gemeenschappen en de Gewesten er niet van afwijken. Hij heeft dan ook uitdrukkelijk gesteld dat het geheel van de aangelegenheden vervat in boek I van het Strafwetboek tot de bevoegdheid van de nationale wetgever behoort. Het staat niet aan de decreetgever die aangelegenheden te regelen⁷⁴.

In het bijzonder naar de toepassingsverklaring van de algemene beginselen op de geregionaliseerde misdrijven oordeelt het Arbitragehof dat het aannemen van de bepalingen van boek I niet aan de decreetgever toekomt, ongeacht of hij ervan afwijkt, ze bevestigt of ze al dan niet toepasselijk verklaart; de bepalingen van boek I van het Strafwetboek, de artikelen 1 tot 99 (met inbegrip derhalve van hoofdstuk VII en artikel 85) zijn van toepassing op de in de decreten omschreven strafbare gedragingen⁷⁵. In toepassing van

⁷⁴. Arbitragehof, 23 december 1987 (nr. 44), B.S., 27 januari 1988, (1199), 1201, B.5. In dezelfde zin in de latere jurisprudentie: Arbitragehof, 17 maart 1988 (nr. 50), A.A., 1988, (257), 273, B.3.; Arbitragehof, 17 maart 1988 (nr. 51), A.A., 1988, (281), 291, B.3.; Arbitragehof, 11 mei 1989 (nr. 11/89), B.S., 31 mei 1989, (9482), 9484, B.3.; Arbitragehof, 29 juni 1989 (nr. 18/89), onuitg., B.5.; Arbitragehof, 17 januari 1990 (nr. 5/90), B.S., 8 februari 1990, (2101), 2104-2105, 3.B.2.; Arbitragehof, 27 februari 1992 (nr. 13/92), Tijdschrift voor Milieurecht, 1992, 35, 4.B.; Arbitragehof, 7 mei 1992 (nr. 38/92), B.S., 7 oktober 1992, (21552), 21553, B.2., Tijdschrift voor Milieurecht, 1992, 39, met noot LAVRIJSEN, L. Het Hof voegt sinds het arrest van 17 januari 1990 aan de laatste zin toe: "..., zelfs al zou hij (zijnde de decreetgever) de bestaande nationale bepalingen slechts overnemen".

Zie hierover tevens de volgende rechtsleer: ANDERSEN, R., e.a., La Cour d'Arbitrage, Actualités et Perspectives, 1988, nr. 332, p. 345-346; GOETHALS, E., "Hoe zwak is de schakel", R.W., 1991-92, (377), 388, nr. 29; JADOT, B., "Les régions Belges et la répression des infractions, spécialement dans la domaine de l'environnement", R.D.P., 1989, (1075), 1077-1078; LAVRIJSEN, L., "De bevoegdheidsverdeling tussen de Staat en de Gewesten inzake leefmilieu na de tweede fase van de staatshervorming", in De bevoegdheden inzake leefmilieubeheer, 1990, nr. 154, p. 167-168; MESSINE, J., "Questions juridiques à propos du droit de l'environnement en Belgique", T.B.H., 1992, 659-662; SAROT, J., VANDERNOOT, P. en PEREMANS, E., La jurisprudence de la Cour d'arbitrage, 1990, 150; VERSTRAETEN, R., Strafrechtelijke aspecten van de staatshervorming, Syllabus postuniversitair centrum West-Vlaanderen, 1991, 20.

⁷⁵. Arbitragehof, 23 december 1987 (nr. 44), B.S., 27 januari 1988, (1199), 1203, B.15.; Arbitragehof, 17 maart 1988 (nr. 50), A.A., 1988, (257), 278, B.13.; Arbitragehof, 17 maart 1988 (nr. 51), A.A., 1988, (281), 292, B.5.; Arbitragehof, 11 mei 1989 (nr. 11/89), B.S., 31 mei 1989, (9482), 9485, B.10.; Arbitragehof, 17 januari 1990 (nr. 5/90), B.S., 8 februari 1990, (2101), 2105, 3.B.6.; Arbitragehof, 5 april 1990 (nr. 15/90), B.S.,

deze visie werd de klassieke formule van toepasselijkheidsverklaring in artikel 63 van het Vlaamse afvaldecreet ("Alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek, uitgezonderd hoofdstukken V en VII, maar met inbegrip van artikel 85, zijn toepasselijk op de bij dit decreet bepaalde misdrijven") geacht een schending in te houden van de bevoegdheidsbepalende regels⁷⁶. In een later arrest van 11 mei 1989 heeft het Arbitragehof dan ook het betreffende artikel 63 in zijn geheel vernietigd⁷⁷. De toepasselijkheidsverklaring in artikel 56 § 1 van het Waalse afvaldecreet van 5 juli 1985 was hetzelfde lot beschoren; vernietiging wegens schending van de regels die de onderscheiden bevoegdheid van de staat, gemeenschappen en gewesten bepalen⁷⁸. In de lijn van deze jurisprudentie van het Arbitragehof was het uiteraard te verwachten dat de nog bestaande toepasselijkheidsverklaring in artikel 39 § 3 (de geijkte formule) van het Vlaams Decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning een controle vanwege het Arbitragehof niet zou kunnen doorstaan⁷⁹. In een zeer recent arrest van 7 mei 1992 heeft het Arbitragehof dan ook geoordeeld dat deze toepasselijkheidsverklaring uit het Vlaams milieuvergunningsdecreet de regels inzake de bevoegdheid van de

24 mei 1990, (10706), 10717, B.21., Amén., 1990, 87, met noot JADOT, B.; Arbitragehof, 7 mei 1992 (nr. 38/92), B.S., 7 oktober 1992, (21552), 21553, B.4.2., Tijdschrift voor Milieurecht, 1992, 39, met noot LAVRIJSEN, L. De arresten van 17 januari 1990, 5 april 1990 en 7 mei 1992 vermelden uitdrukkelijk de "artikelen 1 tot 99 van boek I van het Strafwetboek".

⁷⁶. Arbitragehof, 23 december 1987 (nr. 44), B.S., 27 januari 1988, (1199), 1203, B.15. in fine; Arbitragehof, 17 maart 1988 (nr. 50), A.A., 1988, (257), 278, B.13. in fine; Arbitragehof, 17 maart 1988 (nr. 51), A.A., 1988, (281), 292-293, B.5. in fine; het dispositief van de twee arresten van 17 maart 1988 werd tevens gepubliceerd in B.S., 14 april 1988, 5133, 2° (arrest nr. 50) en 5135, 2° (arrest nr. 51).

⁷⁷. Arbitragehof 11 mei 1989 (nr. 11/89), B.S., 31 mei 1989, 9482; zie tevens: Arbitragehof, 29 juni 1989 (nr. 18/89), onuitg., B.15.

⁷⁸. Zie Arbitragehof, 5 april 1990 (nr. 15/90), B.S., 24 mei 1990, 10706, Amén., 1990, 87, met noot JADOT, B.

⁷⁹. Dit Vlaams decreet is pas in werking getreden op 1 september 1991, zijnde mede het ogenblik van inwerkingtreding van het uitvoeringsbesluit dd. 6 februari 1991 (Vlarem I, B.S., 26 juni 1991), zie artikel 46 van het decreet en artikel 80 van het B.Vl.Ex van 6 februari 1991; tevens infra Afvalstoffen.

Reeds in zijn rede van 1 september 1988 signaleerde wnd. procureur-generaal BROSENS in het licht van de rechtspraak van het Arbitragehof het bestaan van afwijkende strafrechtelijke bepalingen in het milieuvergunningsdecreet van 1985 (zie BROSENS, W., "Enkele recente evoluties in verschillende domeinen van het strafrecht", R.W., 1988-89, (313), 315).

Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten schendt⁸⁰. De recente afvalordonnantie dd. 7 maart 1991 van de Brusselse hoofdstedelijke gewestwetgever - fungerend als strafrechtsgrond voor de inbreuken op de afvalvervoerregeling in het Brusselse gewest- bevat in navolging van de jurisprudentie van het Arbitragehof geen generale referentie aan de bepalingen van boek I van het Strafwetboek.

Het weze tevens opgemerkt dat de decreetgever geen beroep kan doen op de techniek van de impliciete bevoegdheden (artikel 10 van de bijzondere Wet van 8 augustus 1980) om (afwijkende) strafrechtelijke aangelegenheden te normeren, gezien het artikel 10 geen toepassing vindt op bevoegdheden die de grondwet aan de wet heeft voorbehouden en derhalve niet kan gelden voor de in artikel 11 opgenomen aangelegenheden⁸¹.

De interpretatie die het Arbitragehof maakt van artikel 11 van de bijzondere Wet van 8 augustus 1980 is zodoende duidelijk: al de algemene beginselen van het gemeenrechtelijk strafrecht die voorkomen in de artikelen 1 tot 99 van het Strafwetboek zijn automatisch en volledig van toepassing op de misdrijven omschreven in de decreten, zonder enige uitzondering. De principiële algehele toepasselijkheid in het nationaal bijzonder strafrecht (conform artikel 100 Sw.) wordt derhalve in het domein van de decreetale bijzondere strafwetten omgezet in een *absolute algehele toepasselijkheid*. De decreetgever beschikt in het strafrechtelijk domein slechts over

⁸⁰. Arbitragehof, 7 mei 1992 (nr. 38/92), B.S., 7 oktober 1992, 21552, Tijdschrift voor Milieurecht, 1992, 39, met noot LAVRIJSEN, L. (antwoord op op prejudiciële vragen gesteld door de correctionele rechtbank van Antwerpen). Zie over dit arrest: LIETAER, Y., "Het Arbitragehof en de bevoegdheid van de gewesten en de gemeenschappen op strafrechtelijk vlak", Milieurecht Info, 1992, nr. 3, p. 6-7.

⁸¹. Zie o.m.: Arbitragehof, 23 december 1987 (nr. 44), B.S., 27 januari 1988, (1199), 1200, B.4.; Arbitragehof, 17 maart 1988 (nr. 50), A.A., 1988, (257), 272-273, B.2.; Arbitragehof, 17 maart 1988 (nr. 51), A.A., 1988, (281), 290, B.2.; Arbitragehof, 11 mei 1989 (nr. 11/89), B.S., 31 mei 1989, (9482), 9484, B.2.; Arbitragehof, 17 januari 1990 (nr. 5/90), B.S., 8 februari 1990, (2101), 2104, 3.B.1.; CADELLI, M., noot onder Arbitragehof, 5 april 1990, Rev.Rég.Dr., 1990, 310-313; Arbitragehof, 27 februari 1992 (nr. 13/92), Tijdschrift voor Milieurecht, 1992, 35, 3.B.; Arbitragehof, 7 mei 1992 (nr. 38/92), B.S., 7 oktober 1992, (21552), 21553, B.1., Tijdschrift voor Milieurecht, 1992, 39, met noot LAVRIJSEN, L.; DELVA, J. en SMETS, J., l.c., nr. 7, p. 93-94 en nr. 12, p. 96-97; SUETENS, L.P. en LEYSEN, R., "Staat, Gewesten en Gemeenschappen. De techniek van bevoegdheidsverdeling. De rol van het Arbitragehof", in Staat, Gemeenschappen en Gewesten, 1989, (45), 59-60; VERSTRAETEN, R., l.c., 3-5. De afdeling wetgeving van de Raad van State heeft evenwel in verschillende adviezen een andersluidend standpunt ingenomen (zie CEREXHE, G., Les compétences implicites et leur application en droit belge, 1989, 367-372; SAROT, J., VANDERNOOT, P. en PEREMANS, E., o.c., 61-62).

een zeer beperkte legifererende bevoegdheid en is bij het uitwerken van de misdrijf- en strafnormen niet bevoegd om andersluidende strafrechtelijke bepalingen voor te schrijven in de zin van artikel 100 Sw.; de supra in paragraaf § 2 weergegeven uitzonderingen van artikel 100 Sw. zijn m.a.w. in het geregionaliseerde strafrecht niet toepasselijk en blijven behoren tot de bevoegdheid van de nationale wetgever. Terecht merkt VERSTRAETEN op dat dezelfde regeling geldt voor de zogenaamde complementaire wetten; de decreetgever kan evenmin regelend optreden in materies behandeld door deze complementaire wetten⁸², die namelijk naar inhoud geacht worden geheel geïncorporeerd te zijn in de artikelen 1 tot 99 Sw.

Men kan zich afvragen of de stelling van het Arbitragehof voldoende blijkt uit de bewoordingen van artikel 11 van de bijzondere wet, luidens dewelke de strafbaarstelling en de strafbepaling dient te geschieden "*overeenkomstig Boek I van het Strafwetboek*". FAURE is de mening toegedaan dat de visie van het Arbitragehof dat alle bepalingen van boek I, inclusief artikel 85 Sw. en hoofdstuk VII van toepassing zijn, geen steun vindt in artikel 11 en beroept zich op artikel 100 Sw. om te betogen dat de regels van de deelneming en de verzachtende omstandigheden bij wanbedrijven (uitzondering 2 en 3 van artikel 100 Sw.) uitsluitend van toepassing kunnen zijn indien de decretale wetgever dit uitdrukkelijk bepaalt⁸³. Indien men echter toepassing maakt van artikel 100 Sw., mag men evenwel de eerste uitzondering van dit artikel niet uit het oog verliezen, te weten de facultatieve invoering van "andersluidende bepalingen" die een afwijking kunnen inhouden van zowel de algemene beginselen van het commune strafrecht

⁸². VERSTRAETEN, R., *l.c.*, 26, die het voorbeeld aanhaalt van de Wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie. In die optiek kan de decreetgever de toepassing van de probatiewet niet uitsluiten, noch voor bepaalde misdrijven (bv. transportmisdrijven), noch voor alle strafbare inbreuken op een welbepaald decreet of op de uitvoeringsbesluiten ervan; hij kan evenmin strengere of minder strenge voorwaarden opleggen voor het bekomen van een opschorting van de uitspraak van de veroordeling of een uitstel van de tenuitvoerlegging van de straf.

De nationale wetgever beschikt daarentegen wel over een bevoegdheid om af te wijken van de gemeenrechtelijke regeling in de probatiewet; zie bv. de verruiming van de voorwaarde inzake het bestaan van vroegere strafrechtelijke veroordelingen in artikel 9 van de Wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van verdovende middelen (raadpleeg o.m. BROSENS, W., "Drugs: De Straffen", nr. 3, p. 3-4, in Commentaar Strafrecht en Strafvordering en MAHIEU, W., "Verdovende middelen", 39-41 in Strafrechtelijke kwalificaties met jurisprudentie. Bijzondere wetten).

⁸³. FAURE, M., Preadvies Milieustrafrecht, 1990, 43-45; tevens FAURE, M., "Het milieustrafrecht in rechtsvergelijkend perspectief", Panopticon, 1991, (310), 326; raadpleeg ook ANDERSEN, R., *o.c.*, nr. 337, alinea 2.

als van de tweede en derde uitzondering van artikel 100 Sw. De decretale misdrijf- en strafnormen moeten echter luidens de huidige tekst van artikel 11 ontegensprekelijk overeenstemmen met de bepalingen van boek I Sw., waarbij de enige uitzondering op deze regeling wordt gepreciseerd (met name geen oplegging van de in artikel 7 opgesomde criminele straffen); artikel 11 vermeldt aldus zowel de algemene regel als de geldende uitzondering. Deze bepaling van artikel 11 zal slechts van weinig nut zijn indien de decretale wetgever nu tevens de bevoegdheid zou bezitten om van boek I Sw. afwijkende voorschriften uit te vaardigen en alzo andere en bijkomende uitzonderingen kan voorschrijven⁸⁴. MESSINE neemt het vrij originele standpunt in dat het Arbitragehof beslist heeft dat voor de bijzondere wet tot hervorming der instellingen de regionale en gemeenschapsdecreten en ordonnances geen "bijzondere wetten en verordeningen" zijn in de zin van artikel 100 Sw.⁸⁵. Met toepassing van de reeds door ons nauwkeurig gedefinieerde hoofdindeling van het materieel strafrecht in "gemeenrechtelijk en bijzonder strafrecht", behoort het decretale strafrecht inzake de afvalstoffen ons inziens ontegensprekelijk tot de hoofdcategorie van het bijzonder strafrecht. Het interpreteren van een referentie aan boek I van het Strafwetboek als een referentie aan de artikelen 1-99 Sw. lijkt ons daarentegen wel beslist verdedigbaar in de kontekst van een conformiteitsvereiste. Artikel 100 Sw. maakt namelijk weliswaar structureel, naar de indeling deel uit van boek I, doch vervult inhoudelijk eerder een brug- of scharnierfunctie tussen het algemeen en bijzonder strafrecht en kan in deze zin naar inhoud onderscheiden worden van de algemene misdrijf- en strafbepalingen van het commune strafrecht die de bijzondere wetgever op een uniforme en absolute wijze (de criminele straffen uitgezonderd) beoogt toepasselijk te maken. De bedoeling van de bijzondere wetgever, die zeker duidelijker had kunnen geformuleerd worden, doch desalniettemin naar onze mening logischerwijze deduceerbaar is uit de tekst van artikel 11, wordt vervolgens bevestigd in de parlementaire voorbereiding⁸⁶.

⁸⁴. Zie in gelijkaardige zin: DELVA, J. en SMETS, J., l.c., nr. 11, p. 96.

⁸⁵. MESSINE, J., "Questions juridiques à propos du droit de l'environnement en Belgique", T.B.H., 1992, 662, noot 27.

⁸⁶. Zie VERSTRAETEN, R., l.c., 24. De auteur citeert (met verwijzing naar Gedr.St., Kamer, 1979-80, nr. 627/8, 1 en nr. 627/10, 121) een voorstel tot amendering van artikel 11: vervanging van de formule "overeenkomstig boek I van het Strafwetboek" door "De bepalingen van Boek I van het Strafwetboek zijn van toepassing op de misdrijven"; het amendement werd achteraf ingetrokken, daar het slechts een vormwijziging beoogde. Eenzelfde

In toepassing van de strikte stelling dat de decreetgever op huidig ogenblik niet bevoegd is afwijkende of andersluidende bepalingen van de algemene beginselen van het gemeenrechtelijk en nationaal materieel strafrecht uit te werken, werden dergelijke voorschriften aangaande bv. de herhaling, de straf van de bijzondere verbeurdverklaring en de strafbare medeplichtigheid in het Vlaamse en Waalse afvaldecreet door het Arbitragehof vernietigd⁸⁷.

Indien een vervoerder bij het verrichten van een afvaltransport dat onder het toepassingsgebied van de regionale wetgeving valt -bv. het vervoeren op het grondgebied van het Vlaamse gewest van industriële afvalstoffen in de zin van artikel 3 a) en e) van het afvaldecreet van 2 juli 1981 of het vervoeren in het Brusselse hoofdstedelijk gewest van gevaarlijke afvalstoffen in de zin van artikel 2, 1° en 2° van de afvalordonnantie van 7 maart 1991 en van artikel 2 § 2 van het uitvoeringsbesluit van 19 september 1991 inzake de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen⁸⁸-, een decreetale of uitvoeringsbepaling op een strafbare wijze overtreedt, zijn bijgevolg de algemene voorschriften van het gemeenrechtelijk strafrecht (de artikelen 1-99 Sw. en de complementaire wetten) geheel toepasselijk op dit (afval)transportmisdrijf. Zo zal bij wijze van voorbeeld een deelnemer aan dit vervoermisdrijf slechts strafbaar zijn wanneer diens gedraging valt

amendement sneuvelde reeds voordien in de openbare vergadering van de senaat; de huidige tekst is -aldus het antwoord van de toenmalige minister van justitie en institutionele hervormingen- opgesteld door de Raad van State (zie Hand., Senaat, 23 juli 1980, 2460; SAROT, J., VANDERNOOT, P. en PEREMANS, E., O.C., 61).

Een dergelijke bepaling uit het amendement, aangevuld met "met uitzondering van artikel 100 Sw." of beter een bepaling in de zin van de rechtspraak van het Arbitragehof "De artikelen 1 tot 99 van het Strafwetboek zijn van toepassing op de in de decreten omschreven misdrijven (desgevallend met uitzondering van ...)" had o.i. de bedoeling van de wetgever terzake tekstueel duidelijker doen uitkomen.

⁸⁷. Voor het Vlaamse decreet van 1981: Arbitragehof, 11 mei 1989 (nr. 11/89), B.S., 31 mei 1989, 9482, B.6. (herhaling), B.7. (de bijzondere verbeurdverklaring als straf) en B.9. (medeplichtigheid) en voor het Waalse decreet van 1985: Arbitragehof, 5 april 1990, (nr. 15/90), B.S., 24 mei 1990, 10706, B.19. (herhaling) en B.20. (bijzondere verbeurdverklaring als straf). Op deze specifieke strafrechtelijke materies wordt infra ingegaan. Zie voor een analoge rechtspraak buiten de afvalwetgeving o.m.: Arbitragehof, 17 januari 1990 (nr. 5/90), B.S., 8 februari 1990, 2101, 3.B.5. (herhaling), betreft het Waalse mijndecreet van 7 juni 1988.

⁸⁸. B.S., 13 november 1991.

onder één van de deelnemingsvormen omschreven in de artikelen 66-67 Sw.⁸⁹, zal de dader zich slechts in staat van herhaling bevinden indien de voorwaarden van artikel 56 Sw. vervuld zijn, kan de in het decreet bepaalde minimumstraf -bv. de minimumgeldboete van 100 frank uit artikel 56 van het Decreet van 2 juli 1981 of de minimumgeldboete van 500.000 frank (voor gevaarlijke afvalstoffen) uit artikel 26 § 3 van de Ordonnantie van 7 maart 1991- tot beneden de 26 frank verminderd worden door toepassing van verzachtende omstandigheden (artikel 85 Sw.)⁹⁰ of kan de bijzondere verbeurdverklaring als straf (bv. van de vrachtwagen) enkel worden opgelegd mits eerbiediging van de voorschriften van artikel 42-43-43bis Sw. (bv. de eigendomsvereiste voor de instrumenten van het misdrijf conform artikel 42, 1° Sw.).

C. Een voorstel tot uitbreiding van de strafrechtelijke bevoegdheden van de decretale wetgever

In de voorstellen tot uitwerking van de vierde staatshervorming is globaal gezien het zwaartepunt gelegen bij de institutionele hervormingen en niet zozeer bij de bevoegheidsverdeling tussen federale en regionale overheid⁹¹. Op het domein van het strafrecht is er evenwel een zeer belang-

⁸⁹. Omgekeerd zal ook de vervoerder slechts op een strafbare wijze kunnen deelnemen aan een door een derde gepleegd afvalmisdrijf, omschreven in de decretale wetgeving, indien de vervoergedraging beantwoordt aan de begrippen van mededaderschap of medeplichtigheid als gedefinieerd in het gemeenrechtelijk strafrecht (artikel 66 en 67 Sw.). Dit veronderstelt o.m. dat de vervoerder *wetens en willens* heeft meegewerkt aan het afvalmisdrijf (zie in algemene zin: Cass., 6 maart 1950, Arr.Cass., 1950, 443; Cass., 16 april 1980, Arr.Cass., 1979-80, 1024; Cass., 9 december 1986, Arr.Cass., 1986-87, 472, R.W., 1987-88, 856, met noot DE SWAEF, M.; Cass., 9 oktober 1990, Arr.Cass., 1990-91, 156; Cass., 3 februari 1993, nr. 107, nog niet gepubliceerd). Dit is een belangrijk strafrechtelijk gegeven, aangezien in de strafrechtspraktijk wordt vastgesteld dat de vervolging van de vervoerder bij grote afvalzaken vaak geschiedt in de hoedanigheid van strafbare deelnemer (zie FAURE, M., De strafrechtelijke toerekening inzake milieudelicten, 1992, 73).

⁹⁰. Indien de minimumgeldboete in een wettekst reeds 500.000 frank bedraagt, lijdt de relevantie van een toepasselijkheid van artikel 85 Sw. uiteraard geen twijfel; door toepassing van verzachtende omstandigheden kan deze patrimoniale straf namelijk verlaagd worden tot 1 frank (vermeerderd met de wettelijke opdecimes); zie *infra*.

⁹¹. Zie PEETERS, P., "De bevoegdheden van de staat, de gemeenschappen en de gewesten", in België na de vierde staatshervorming, Studiedag K.U.Leuven - Instituut Constitutioneel Recht, 30 april 1993.

rijke bevoegdheidsuitbreiding op til. In uitvoering van het voorstel tot vervollediging van de federale staatsstructuur dd. 28 september 1992 - zijnde de zogenaamde Sint Michiels-akkoorden-, bevat het voorstel tot wijziging van de bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen in artikel 5 tevens een bepaling om het reeds supra besproken artikel 11 inzake de strafrechtelijke bevoegdheid van de decretale wetgever te wijzigen in volgende zin:

" Binnen de grenzen van de bevoegdheden van de Gemeenschappen en de Gewesten kunnen de decreten de niet-naleving van hun bepalingen strafbaar stellen en de straffen wegens niet-naleving bepalen.

" Onverminderd de in het decreet opgenomen bepalingen betreffende de herhaling is op die strafbepalingen Boek I van het Strafwetboek van toepassing, behoudens de uitzonderingen die voor bijzondere gevallen door een decreet kunnen worden gesteld.

" Het decreet dat een in het vorige lid bedoelde uitzondering bevat, die een nieuwe straf is, kan door de Gemeenschaps- of Gewestregering enkel bekrachtigd worden na het eensluidend advies van de Ministerraad over deze nieuwe straf.

" Binnen de grenzen vermeld in het eerste lid, kunnen de decreten:

- " 1° de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie toekennen aan de beëdigde ambtenaren van de Gemeenschaps- of Gewestregering;
- " 2° de bewijskracht regelen van processen-verbaal;
- " 3° de gevallen bepalen waarin een huiszoeking kan plaatshebben."⁹².

Luidens de toelichting bij het geciteerde wetsvoorstel dient deze nieuwe regeling een oplossing te bieden voor de verschillende moeilijkheden die zijn veroorzaakt door de huidige beperkingen op de strafrechtelijke bevoegdheden van de gemeenschappen en gewesten⁹³. De voorgestelde nieuwe regeling houdt beslist een grondige aanpassing in van de thans geldende regeling op het vlak van de toepasselijkheid van de algemene beginselen van het gemeenrechtelijk strafrecht op het geregionaliseerd strafrecht, zoals juist uiteengezet in punt B van huidige paragraaf.

⁹². Voorstel van bijzondere wet tot vervollediging van de federale Staatsstructuur, ingediend door de heer Van Rompuy c.s., Gedr.St., Senaat, 1992-93, nr. 558/1, 69 (artikel 5).

⁹³. Toelichting bij het voorstel van bijzondere wet tot vervollediging van de federale Staatsstructuur, ingediend door de heer Van Rompuy c.s., Gedr.St., Senaat, 1992-93, nr. 558/1, 35.

Inhoudelijk komt de nieuwe regeling gedeeltelijk op dezelfde hoogte als het scharnierartikel 100 van het Strafwetboek. De thans bestaande absolute gehele toepasselijkheid ten aanzien van het geregionaliseerd bijzonder strafrecht (zie supra punt B) wordt hervormd tot een *principiële toepasselijkheid van de algemene beginselen van het commune strafrecht*, zoals ook bestaat voor het nationaal bijzonder strafrecht. Met het wetsvoorstel verkrijgt de decretale strafwetgever nu dezelfde bevoegdheid als de nationale bijzondere strafwetgever (cf. de eerste uitzondering van de andersluidende bepalingen in artikel 100 Sw.) om af te wijken van de voorschriften van het algemeen gedeelte van het commune strafrecht⁹⁴. Thans beschikt de decretale strafwetgever luidens de jurisprudentie van het Arbitragehof duidelijk niet over een dergelijke bevoegdheid; de decretale misdrijf- en strafnormen dienen geheel overeen te stemmen met de bepalingen van boek I Sw.

Deze mogelijkheid tot afwijking is niet direct zeer helder geformuleerd. Het voorstel maakt blijkbaar een onderscheid tussen de regels van de herhaling en de andere commune strafrechtsregels. Op deze laatste bepalingen kan slechts een uitzondering worden gemaakt voor "bijzondere gevallen". De juiste betekenis en reden van dit onderscheid is niet onmiddellijk duidelijk⁹⁵. Betekent dit bijvoorbeeld dat de afwijking van het commune strafrecht -behoudens de herhaling- enkel mogelijk is voor de in het "bijzonder" aangeduide of omschreven misdrijven⁹⁶, zodat de afwijkingsbevoegdheid niet kan gecombineerd worden met de legislatieve techniek van de blanco-strafbepaling? De recidive-regeling is weliswaar frequent het voorwerp van afwijkende bepalingen in het bijzonder strafrecht (inclusief het nationaal bijzonder transportstrafrecht), doch of dit op zich een voldoende reden oplevert om deze welbepaalde straftoemettingsregel te onderscheiden van de andere gemeenrechtelijke algemene misdrijf- en strafvoorschriften is zeker te betwijfelen.

⁹⁴. Zie tevens: MESSINE, J., TULKENS, FR. en VAN DEN WYNGAERT, C., "De Sint Michielsakkoorden en de federalisering van het strafrecht: een belgenmop?", *Panopticon*, 1993, (1), 3-4.

⁹⁵. Zie tevens: Advies van de Raad van State, *Gedr.St.*, Senaat, 1992-93, nr. 558/2, 7 en PEETERS, P., *l.c.*, 13-14. De toelichting bij het wetsvoorstel bevat terzake geen aanduiding.

⁹⁶. In het verslag namens de commissie voor de herziening van de grondwet en de hervorming der instellingen is te lezen dat afwijkingen enkel kunnen voor "bijzondere overtredingen (infractions particulières)" van de door de gemeenschappen en gewesten uitgevaardigde rechtsvoorschriften (*Gedr.St.*, Senaat, 1992-93, nr. 558/5, 187).

Indien de afwijking vervolgens betrekking heeft op het creëren van nieuwe straffen wordt een formeel onderscheid met artikel 100 Sw. ingebouwd. Een nieuwe straf is enkel mogelijk na eensluidend advies van de ministerraad (artikel 5, lid 3 van het voorstel). Deze veiligheidsklep van een voorafgaand advies van de ministerraad werd echter door de Raad van State strijdig geacht met het beginsel van de scheiding der machten⁹⁷.

Wat de twee andere belangrijke uitzonderingen van artikel 100 Sw. betreft -artikel 85 Sw. en hoofdstuk VII van boek I-, blijft de vroegere relatief onduidelijke toestand in de wettekst in zekere mate behouden. De formule van het huidige artikel 11 van de bijzondere Wet van 8 augustus 1980 "overeenkomstig Boek I van het Strafwetboek" wordt in het voorstel vervangen door "is op die strafbepalingen Boek I van het Strafwetboek van toepassing". De decretale strafwetgever dient aldus zijn strafrechtelijke bevoegdheid niet meer aan te wenden conform Boek I Sw., maar op de uitgevaardigde strafbepalingen is -behoudens uitzondering- Boek I wel toepasselijk. De wetgever maakt dus nog steeds gebruik van de vrij onnauwkeurige term "Boek I Sw.", waardoor het deelprobleem of hierin al dan niet artikel 100 Sw. is begrepen, blijft bestaan⁹⁸. Bij een positief antwoord zal de gemeenrechtelijke regeling van de verzachtende omstandigheden bij de decretale wanbedrijven (artikel 85 Sw.) en van de strafbare deelneming aan de decretale misdaden en wanbedrijven (hoofdstuk VII-Boek I Sw.) in beginsel

⁹⁷. Advies van de Raad van State, Gedr.St., Senaat, 1992-93, nr. 558 /2, 7. Indien men de instemming van de federale overheid nodig acht voor een beslissing genomen door het verkozen wetgevend orgaan van een gemeenschap of een gewest, moet deze instemming volgens de Raad van State niet komen van het uitvoerend orgaan van de federale overheid, maar dient deze te worden verleend bij wet. Behoudens dit juridische probleem, lijkt de voorgestelde regeling tevens op het politieke vlak niet al te efficiënt (zie MESSINE, J., TULKENS, FR. en VAN DEN WYNGAERT, C., l.c., 4).

⁹⁸. Eenzelfde interpretatieprobleem doet zich voor in sommige bijzondere strafwetten behorende tot het sociaal strafrecht (zie DECLERCQ, R., "De uitoefening van de strafvordering in het sociaal strafrecht", in Sociaal Strafrecht, DEKEERSMAEKER, J.F. en VAN STEENBERGE, J. (ed.), 1984, 36-37 en 43-44).

Hoger in punt B hebben we reeds in voetnoot 86 (p. 47-48) opgemerkt dat aan dit interpretatieprobleem eenvoudig kan verholpen worden door het gebruik van een meer duidelijke formule als bv. "De artikelen 1 tot 99 Sw. zijn van toepassing"; een formule die ook wordt gehanteerd in de jurisprudentie van het Arbitragehof. Een dergelijke formulering laat geen twijfel bestaan omtrent (1) de effectieve toepasselijkheid van artikel 85 Sw. én van hoofdstuk VII Sw. en (2) de exclusiviteit van artikel 100 Sw.

De formule die frequent wordt gehanteerd in het nationaal bijzonder strafrecht en die artikel 85 Sw. en hoofdstuk VII mede vernoemt in de toepasselijkheidsverklaring van "boek I Sw.", zou ook reeds duidelijkheid verschaffen omtrent het preciese lot van de twee kwestieuze uitzonderingen.

niet toepasselijk zijn. In ontkennend geval gelden deze fundamentele penale voorschriften principieel mede voor de misdrijven voorgeschreven in het ge-regionaliseerd strafrecht. Persoonlijk verkiezen we eerder een negatief antwoord: artikel 100 Sw. mag niet gerekend worden tot Boek I Sw. Supra (punt B) hebben we reeds betoogd dat artikel 100 Sw. weliswaar structureel behoort tot boek I Sw., doch inhoudelijk een scharnierfunctie vervult tus-sen het algemeen strafrecht en het bijzonder strafrecht en alzo naar inhoud kan onderscheiden worden van de algemene beginselen van het commune straf-recht⁹⁹. In artikel 5 van het wetsvoorstel is naar onze mening een tekst-argument te vinden tot ondersteuning van het gegeven negatief antwoord. Boek I wordt namelijk toepasselijk verklaard "*behoudens de uitzonderingen die voor bijzondere gevallen door een decreet kunnen worden gesteld*". In-dien m.a.w. uitzonderingen bestaan op de principiële toepasselijkheid, die-nen deze bij decreet te worden vastgelegd. Zolang er geen "decretale" uit-zonderingen worden gemaakt, zijn al de gemeenrechtelijke beginselen van strafrecht van toepassing, met inbegrip van de regeling aangaande de ver-zachtende omstandigheden bij wanbedrijven en aangaande de strafbare deelne-ming aan misdaden én wanbedrijven. Een amendering van het wetsvoorstel ten-einde dit interpretatieprobleem in de strafrechtspraktijk te vermijden, lijkt ons wel zeer aangewezen.

Opmerkelijk is dat luidens de toelichting bij het wetsvoorstel de veiligheidsklep van het eensluidend advies van de ministerraad in de wet-tekst is ingeschreven om de noodzakelijke eenheid van het strafrecht te bewaren (?)¹⁰⁰. Indien de decretale wetgever de voorgestelde strafrechte-lijke bevoegdheid verkrijgt, is de kans evenwel zeer reëel dat het Belgisch strafrecht sterk zal versnipperen en de zogenaamde noodzakelijke eenheid ver zal te zoeken zijn. Met de nieuwe regeling kan er in België zeven ver-schillende strafrechten ontstaan, zeven verschillend regimes aangaande een welbepaald algemeen strafrechtelijk beginsel (bv. de samenloop of de ver-zachtende omstandigheden)¹⁰¹. Het reeds gedurende enige tijd aangeklaagd

⁹⁹. Om deze reden beschouwen we de formule van de toepasselijkheids-verklaring van "de artikelen 1 tot 99 Sw." als correcter dan deze van "boek I met inbegrip van artikel 85 Sw. en hoofdstuk VII" (zie tevens vorige voetnoot).

¹⁰⁰. Toelichting bij het voorstel van bijzondere wet tot vervollediging van de federale Staatsstructuur, ingediend door de heer Van Rompuy c.s., Gedr.St., Senaat, 1992-93, nr. 558/1, 35.

¹⁰¹. MESSINE, J., TULKENS, FR. en VAN DEN WYNGAERT, C., l.c., 4. Deze auteurs signaleren vervolgens in vraagvorm diverse technische problemen op het strafrechtelijk en strafprocessueel terrein (ibid., 4-5). Ook de Raad

complex en onoverzichtelijk karakter van de ontwikkeling van het Belgisch strafrecht krijgt met dit voorstel ongetwijfeld nieuwe zuurstof toegediend¹⁰². Het Belgisch strafrecht heeft in zijn huidige vorm daarentegen nood aan herbronning en eenvormigheid en de voorgestelde regionalisering zal de handhaving van het strafrecht alleen nog moeilijker maken en meer proceduremoeilijkheden veroorzaken¹⁰³. Het verschil in strengheid in het geregionaliseerd milieustrafrecht zal vervolgens de forumshopping die bedrijven nu al toepassen, verder in de hand werken¹⁰⁴. Men kan zich dan ook afvragen of de wetgever niet beter zou opteren voor een aanpassing en modernisering van het *nationaal gemeenrechtelijk strafrecht* teneinde also op een uniforme wijze de efficiëntie van de strafrechtsinterventie te kunnen verhogen en dit mede -gelet op de reeds aangeduide omhulsel- en complementaire beschermingsfunctie van de commune strafrechtsbepalingen- voor de zeer belangrijke penale domeinen van het *nationaal en regionaal bijzonder strafrecht* (met inbegrip uiteraard van het transportstrafrecht).

van State wijst in een algemene opmerking op de mogelijkheid van een verschillende toepassing van de strafwetten in zozeer belangrijke aangelegenheden als bijvoorbeeld de deelneming, de poging, de verzachtende omstandigheden en de rechtvaardigingsgronden (Gedr.St., Senaat, 1992-93, 558/2, 7, punt 3).

Tijdens de parlementaire bespreking van het wetsvoorstel in de bevoegde senaatscommissie wordt gesteld dat de opvatting dat het voorstel kan leiden tot zeven verschillende Strafwetboeken getuigt van een groot wantrouwen in het gezond verstand van de verschillende deelgebieden (Verslag namens de commissie voor de herziening van de grondwet en de hervorming der instellingen, Gedr.St., Senaat, 1992-93, nr. 558/5, 186-187). Dat het wetsvoorstel zal resulteren in meerdere -inhoudelijk verschillende- regelingen van de algemene strafrechtelijke beginselen op bijvoorbeeld het domein van het milieustrafrecht, komt ons evenwel voor als een vrij realistische zienswijze, ook wanneer dit enig wantrouwen ten aanzien van de regionale strafwetgever zou impliceren.

¹⁰². Deze geplande verdere regionalisering van het Belgisch strafrecht zal ons inziens eveneens een weerslag hebben op het aannemen van de schulduitsluitingsgrond van de onoverwinnelijke rechtsdwaling. De strafrechter zal vermoedelijk meer inschikkelijk zijn om de onoverkomelijke aard van de aangevoerde dwaling te aanvaarden indien in België meerdere verschillende (regionale en nationale) strafrechtssystemen zouden bestaan (zie tevens *infra* dwaling of onwetendheid).

¹⁰³. TRAEST, Ph., "Eenheid en verscheidenheid van het strafrecht: op zoek naar evenwicht en consensus", TRD&i, 1993-04, 289.

¹⁰⁴. DEKETELAERE, K., "Regionaal verschillende straffen voor identieke milieumisdrijven?", Milieurecht info, 1993, nr. 2, p. 3.

Afdeling 2. DE TOEPASSELIJKHEID VAN DE MISDRIJVEN VAN HET GEMEENRECHTELIJK STRAFRECHT

In het kader van een transportoperatie kunnen de vervoerder, de bestuurder of derden zich plichtig maken aan meerdere misdrijven die voorkomen in boek II van het Strafwetboek. De objectieve delictsinhoud -de verboden of geboden gedragingen- van deze gemeenrechtelijke misdrijfsomschrijvingen is geenszins in het bijzonder gericht naar een feitelijke toestand van een transport van goederen over de weg of via een andere vervoermodus. Het Belgische Strafwetboek bevat m.a.w. geen gemeenrechtelijke vervoerstrafbepalingen; de wetgever heeft in het Belgisch strafrecht geen "commuun transportstrafrecht" gecreëerd¹⁰⁵. Vele van de in het Strafwetboek omschreven strafbare gedragingen zijn echter ingevolge hun algemeen karakter uiteraard toepasselijk in de kontekst van een transportgebeuren (een ieder kan deze misdrijven plegen). De strafrechtelijke beveiliging van bepaalde rechtsgoederen of rechtsbelangen die met deze commune incriminaties wordt beoogd, speelt zodoende in beginsel eveneens ten volle bij het verrichten van nationaal of internationaal vervoer van goederen over de weg. Bepaalde strafrechtsvoorschriften uit het bijzonder deel van het gemeenrechtelijk strafrecht (boek II) bieden zo -vertrekkend vanuit het bijzonder transportstrafrecht- een "*complementaire*" *penale bescherming* van fundamentele rechtsgoederen op het specifieke maatschappelijk terrein van het wegtransport (raadpleeg supra de inleiding bij onderhavig hoofdstuk) en mogen om deze reden naar onze mening niet ontbreken in een studie aangaande het Belgisch transportstrafrecht. De wetgever kan evenwel altijd beslissen dat de gemeenrechtelijke misdrijfbepalingen van boek II van het Strafwetboek moeten wijken voor een bijzondere regeling uit een transportwet¹⁰⁶.

In een eerste paragraaf van deze afdeling selecteren we een aantal gemeenrechtelijke strafbaarstellingen van gedragingen die zich naar onze mening mede kunnen manifesteren gedurende of ter gelegenheid van het uitoefenen van een transportactiviteit en die een min of meer rechtstreeks

¹⁰⁵. Behoudens sommige uitzonderingen als bv. het recent in het Strafwetboek ingevoegde artikel 488bis dat o.m. het opzettelijk vervoeren van kernmateriaal zonder vergunning of zonder naleving van de vergunningsvoorwaarden strafbaar stelt.

¹⁰⁶. Zie voor het sociaal (straf)recht: DECLERCQ, R., "De uitoefening van de strafvordering in het sociaal strafrecht", in Sociaal Strafrecht, DEKEERSMAEKER, J.F. en VAN STEENBERGE, J. (ed.), 1984, 29.

verband vertonen met of een invloed hebben op deze vervoerverrichting, meerbepaald op het vlak van het transportobject en/of het transportmiddel¹⁰⁷. We richten onze aandacht voornamelijk naar enkele commune *vermogensmisdrijven* als diefstal, misbruik van vertrouwen, vernieling of beschadiging; gemeenrechtelijke misdrijven die wanneer ze begaan worden door de vervoerder of de bestuurder, vaak zullen resulteren in een aanvulling van de civielrechtelijke sanctionering (ex contractu) door een strafrechtelijke betegeling. De penale bescherming van een aantal van deze belangrijke strafbaarstellingen beperkt zich tot de categorie van de roerende goederen. Op grond van de zogenaamde autonomie van het strafrecht dient de strafrechter echter bij een toepassing van deze misdrijven geen rekening te houden met de civielrechtelijke fictie van de onroerende goederen door incorporatie of bestemming¹⁰⁸; een vrachtwagen van een transportonderneming -een roerend goed dat in het burgerlijk recht op grond van artikel 524 B.W. onroerend kan worden door bestemming¹⁰⁹- blijft op het domein van het strafrecht behoren tot de categorie van de roerende goederen en kan zodoende als

¹⁰⁷. Uiteraard selecteren we (op risico van willekeurigheid) slechts de voornaamste commune misdrijven die in hun objectieve delictsinhoud mede kunnen georiënteerd zijn naar een feitelijke toestand van een wegtransport van goederen. Dat bv. een bestuurder tijdens de uitvoering van een transportopdracht opzettelijke slagen en verwondingen kan toebrengen (artikel 398 e.v. Sw.) in de kontekst van een schermutseling in een baanrestaurant of bij een ergerlijk oponthoud aan een grensovergang, dat een verkeersongeval met een vrachtwagen kan leiden tot onopzettelijke letsels of de dood (artikel 418-420 Sw., desgevallend (mede)veroorzaakt door strafbare inbreuken op de transportreglementering, zie bv. recent: Cass.fr., 8 december 1992, Bull.Transp., 1993, 125), dat een bestuurder zich in de slaapcabine van zijn vrachtwagen kan bezondigen aan schunnige handelingen en desgevallend bepaalde zedenmisdrijven pleegt (artikel 372 e.v. Sw.), enz... zal uiteraard om evidente redenen naar de juridisch-technische kenmerken van deze gemeenrechtelijke misdrijven niet verder worden ontleed in deze studie. Bepaalde van deze misdrijven passeren infra wel even de revue ter exemplificatie van een samenloop tussen commune en transportmisdrijven.

¹⁰⁸. Zie bv. Cass., 5 februari 1985, Arr.Cass., 1984-85, 763 (betreft het misdrijf van vernieling van andermans roerende eigendom, artikel 559, 1° Sw.). Nog recent oordeelde het Hof van Cassatie aangaande de kwalificatie van valsheid in geschriften dat de strafrechter niet gehouden is aan de betekenis van begrippen en feiten in van het strafrecht onderscheiden rechtstakken (zie Cass., 16 april 1991, R.W., 1992-93, 675, met noot).

¹⁰⁹. Raadpleeg o.m.: DERINE, R., "Onroerende goederen", I.A.3.-2, in Het onroerend goed in de praktijk; VANDENBERGHE, H., Zakenrecht, 1991, 28; VAN NESTE, F., Zakenrecht, I, Goederen, Bezit en Eigendom, 1990, 117-118; zie bv.: Cass., 11 september 1980, Arr.Cass., 1980-81, 32, met noot J.V., R.W., 1980-81, 1663 (betreft vrachtwagens van een produktie- en distributiebedrijf die worden aangewend voor de verdeling van de door het bedrijf vervaardigde voedingswaren).

substantieel transportgoed mede genieten van de strafrechtelijke beveiliging die de gemeenrechtelijke strafwetgever heeft uitgewerkt voor de roerende goederen. Na de eigendomsmisdrijven besteden we bondig aandacht aan de commune misdrijven van *valsheid in (transport)geschriften en gebruik van valse stukken*, aan twee vormen van *penaal bedrog* en tenslotte aan het misdrijf van *verkeersbelemmering* dat in het Belgische Strafwetboek is omschreven. De mogelijkheid van een samenloop en dan in de eerste plaats van een eendaadse of ideële samenloop tussen gemeenrechtelijke misdrijven en bijzondere misdrijven uit de transportwetgeving wordt afzonderlijk in paragraaf twee behandeld, met een concretisering naar de twee gemeenrechtelijke misdrijven van valsheid in geschriften (bij de zogenaamde tachograafschijven) en weerspanning (bij een strafbare niet-medewerking aan een overheidscontrole). Bij het overlopen van de ons inziens te selecteren strafbepalingen uit het bijzonder gedeelte van het Strafwetboek (boek II) zullen we hoofdzakelijk de nadruk leggen op de constitutieve bestanddelen van de commune misdrijven (en aldus op de afgrenzing ervan), toegelicht aan de hand van de belangrijkste jurisprudentie en strafrechtsdoctrine en toegepast op de transportactiviteit; tevens stippen we hier en daar onvolkomenheden aan, zowel op het vlak van de misdrijfomschrijving (bv. te uitgebreid of te beperkt) als op het vlak van de strafmaat (bv. te hoog of te laag).

Het oplopen van een strafrechtelijke veroordeling voor sommige van de infra te bespreken gemeenrechtelijke misdrijven, kan voor de professionele activiteit van de vervoerder verstrekkende gevolgen meebrengen. Indien de vervoerder (of meer precies de strafrechtelijk verantwoordelijke natuurlijke persoon) wegens het plegen van bepaalde gemeenrechtelijke misdrijven (bv. valsheid in geschriften, diefstal, oplichting of misbruik van vertrouwen) in België veroordeeld is geweest tot een gevangenisstraf van ten minste drie maanden (zelfs met uitstel), heeft deze strafrechtelijke veroordeling ingrijpende gevolgen voor het beheren van de transportonderneming die de rechtsvorm aanneemt van een handelsvennootschap. De aldus veroordeelde dader of deelnemer zal namelijk krachtens artikel 1 van het K.B. nr. 22 van 24 oktober 1934 niet meer de functie mogen uitoefenen van beheerder of zaakvoerder in een vennootschap op aandelen, personenvennootschap met beperkte aansprakelijkheid of een coöperatieve vennootschap en dit zowel persoonlijk als door een tussenpersoon¹¹⁰. Een overtreding van dit automatisch

¹¹⁰. Zie het K.B. nr. 22 van 24 oktober 1934 waarbij aan bepaalde veroordeelden en aan de gefailleerden verbod wordt opgelegd bepaalde ambten, beroepen of werkzaamheden uit te oefenen en waarbij aan de rechtbanken van koophandel de bevoegdheid wordt toegekend dergelijk verbod uit te spreken

wettelijk gevolg wordt in artikel 4 van het K.B. nr. 22 strafbaar gesteld met correctionele strafsancties. Een definitieve strafrechtelijke veroordeling tot een effectieve straf voor bepaalde gemeenrechtelijke misdrijven als valsheid in geschriften en de eigendomsmisdrijven van diefstal, misbruik van vertrouwen, oplichting en bedrog kan tevens op het administratieve vlak ernstige hinderpalen opleveren voor de uitoefening van een transportactiviteit. Zo kan zulke veroordeling -ongeacht of deze werd uitgesproken in België of in het buitenland en ongeacht de hoegrootheid van de effectieve straf- aanleiding geven tot het weigeren of intrekken door de administratieve overheid van de nationale en internationale vervoervergunningen die vereist zijn voor het verrichten van bezoldigd goederenvervoer over de weg¹¹¹. Het verrichten van een dergelijk vervoer zonder dat voor het aangewende voertuig een vervoervergunning aanwezig is (de vergunning werd niet afgeleverd of werd ingetrokken) kan resulteren in een strafrechtelijke verantwoordelijkheid van de vervoerder¹¹². Een analoge regeling als deze van de vergunningen voor bezoldigd goederenvervoer komt voor in de wetgeving die het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer normeert. Het bestaan van een strafrechtelijke veroordeling wegens dezelfde gemeenrechtelijke misdrijven kan gevolgen hebben voor het verkrijgen van de administratieve vergunningen die verplicht zijn voor het uitoefenen van de werkzaamheden van vervoercommissionair en van vervoermakelaar¹¹³.

(B.S., 27 oktober 1934). Deze strafrechtelijke onbekwaamheid geldt o.m. voor de misdrijven van diefstal, misbruik van vertrouwen en oplichting (artikel 1, f), alsmede voor valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken (artikel 1, d) en voor eenvoudige of bedrieglijke bankbreuk (artikel 1, g).

Een strafrechtelijke veroordeling wegens deze commune misdrijven uitgesproken lastens de vervoerder door een buitenlands rechtscollege kan eveneens dergelijke gevolgen hebben, doch slechts na interventie van de kamer van inbeschuldigingstelling (zie artikel 2 van het K.B. nr. 22).

¹¹¹. Raadpleeg artikel 5 van de Wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding (B.S., 12 augustus 1960).

¹¹². Zie artikel 10 van de Wet van 1 augustus 1960, geciteerd in vorige voetnoot (correctionele strafsancties).

¹¹³. Raadpleeg artikel 5 van de Wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (B.S., 27 september 1967) en artikel 2 van het K.B. van 18 juli 1975 tot instelling van de vergunning van vervoercommissionair (B.S., 2 augustus 1975) en van het K.B. van 12 januari 1978 tot instelling van de vergunning van vervoermakelaar (B.S., 18 februari 1978).

§ 1. EEN OVERZICHT VAN EEN AANTAL GEMEENRECHTELIJKE MISDRIJVEN

A. Misbruik van vertrouwen

(1) T.a.v. het vervoerobject

In uitvoering van een afgesloten vervoerovereenkomst zal de afzender de te vervoeren goederen toevertrouwen aan de vervoerder met het oog op een verplaatsing van de ene naar de andere plaats, wat het essentiële bestanddeel van de vervoerovereenkomst, de hoofdverplichting van de vervoerder uitmaakt. Indien de vervoerder bijkomend instaat voor een tijdelijke opslag van de goederen vóór of na de uitvoering van de vervoeropdracht, zal hij in beginsel op dat ogenblik optreden als bewaarnemer van deze goederen. In deze kontekst van een goederenvervoer over de weg worden aldus aan de vervoerder roerende goederen overhandigd onder verplichting deze terug te geven of ze voor een bepaald doel te gebruiken of aan te wenden; de vervoerder verkrijgt m.a.w. een precair bezit of een bezit ter bede van een aantal roerende goederen, met als gevolg in rechte dat t.a.v. deze (transport)goederen -de lading of de vracht- het eigendomsmisdrijf van misbruik van vertrouwen (omschreven in artikel 491 Sw.) kan worden gepleegd¹¹⁴. Een

¹¹⁴. Cf. DEZEURE, R., Misbruik van Vertrouwen en Verduistering, A.P.R., 1968, nr. 346, p. 177 en nrs. 378-379, p. 186-187; NYPELS, J., Législation criminelle de la Belgique, 1868, III, nr. 31, p. 545; NYPELS, J. en SERVAIS, J., Le code pénal belge interprété, 1899, IV, nr. 30, p. 34-35; R.P.D.B., Tw. "Abus de confiance", Compl. III, nr. 82. Het Burgerlijk Wetboek duidt het transportcontract aan als één van de drie hoofdsoorten van een huur van werk (zie de artikelen 1779 en 1782-1786 B.W. en PUTZEYS, J., Droit des transports et droit maritime, 1989, 112; VAN RYN, J. en HEENEN, J., Principes de droit commercial, IV, 1988, 601), wat behoort tot één van de meest voorkomende contracten bij misbruik van vertrouwen (zie DE NAUW, A., Inleiding tot het bijzonder strafrecht, 1984 (1ed.), 139 en 1992 (2ed.), 183).

In de Franse Code Pénal werd de verduistering van de voor een transport toevertrouwde goederen door een vervoerder vroeger omschreven als een verzwarende omstandigheid van diefstal (zie artikel 386, 4° C.P., opgeheven door de Wet van 2 februari 1981); dit vroegere artikel werd door GARÇON getypeerd als "une véritable erreur législative", gezien hij in de hypothese van een transport de kwalificatie van misbruik van vertrouwen toepasselijk achtte (GARÇON, E., Code pénal annoté, III, 1959, p. 259, nr. 638 en II, 1956, p. 721, nr. 382). Om dezelfde reden spreken MERLE en VITU van "une singulière erreur" (MERLE, R. en VITU, A., Traité de droit criminel. Droit pénal spécial, 1982, II, nr. 2267, p. 1853) en bij GARRAUD leest men "que la loi a donné, par une sorte de fiction, le caractère de vol à ce qui est toujours, en réalité, un abus de confiance" (GARRAUD, R., Traité théorique et pratique du droit pénal français, 3ed., 1935, VI, p. 181, nr. 2430). Niettegenstaande de vroegere tekst van artikel 386, 4° van het Franse Strafwetboek, werd de verduistering van de lading door de vervoerder soms gekwalificeerd als het misdrijf van misbruik van vertrouwen (zie Cass.fr.,

overdracht van een *precair bezit* of een *bezit ter bede* is noodzakelijk als constitutief bestanddeel van het misdrijf van misbruik van vertrouwen¹¹⁵; de afgifte van de te vervoeren goederen, van de vervoerobjecten geschiedt op vrijwillige basis en houdt zoals reeds vermeld t.a.v. de vervoerder-accipiens een dergelijke overdracht in¹¹⁶. Voor het bestaan van het misdrijf van misbruik van vertrouwen is echter geen materiële of fysieke overhandiging van het roerend goed vereist; het hebben van een bezit ter bede is voldoende¹¹⁷. Toegepast op een vervoerovereenkomst, kan de vervoerder aldus naar onze mening misbruik van vertrouwen plegen in geval de inontvangstneming van de goederen (zijnde de rechtshandeling van de aanvaarding van de goederen met het oog op het transport; vanaf dat ogenblik zijn de goederen ter beschikking van de vervoerder) de materiële overdracht van de goederen voorafgaat. Wanneer de vervoerder de goederen ontvangt in zijn opslagplaat-

6 juli 1918, Bull.Crim., 1918, nr. 150, p. 279; Cass.fr., 26 april 1955, Bull.Crim., 1955, nr. 198, p. 355).

In het Franse Strafwetboek wordt in de misdrijfomschrijving aangaande misbruik van vertrouwen op limitatieve wijze de diverse contracten (6) opgesomd die aanleiding kunnen geven tot dit misdrijf en de huur van werk maakt hier eveneens deel van uit (zie artikel 408 C.P.). Het zij opgemerkt dat de nieuwe Franse Code Pénal -inwerkingtreding voorzien op 1 september 1993- de inhoud van de kwalificatie van misbruik van vertrouwen grondig heeft gewijzigd, zodat deze o.m. geen referentie meer bevat aan de zes contracten (zie artikel 314-1 N.C.P.; DESPORTES, F. en LE GUNEHEC, F., "Présentation des dispositions du nouveau Code pénal", Droit pénal- le nouveau Code pénal, 1993, 2ed., p. 25, nr. 191; VERON, M., "Réflexions sur le "nouveau droit" pénal spécial. Essai d'une typologie des infractions", Droit Pénal, april 1993, 2).

Tijdens de parlementaire voorbereiding van het Belgische Strafwetboek werd eveneens benadrukt dat indien de verduistering door een vervoerder geschiedt op bedrieglijke wijze, deze handeling eerder als een misbruik van vertrouwen dan als een diefstal moet worden beschouwd en geen speciale incriminatie vereist is (zie de in de aanvang van deze noot geciteerde Belgische rechtsleer).

¹¹⁵. Cass., 29 april 1986, Arr.Cass., 1985-86, 1169 ; DE NAUW, A., Initiation au droit pénal spécial, 1987, 344; DEZEURE, R., o.c., 58; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., Traité pratique de droit criminel, I, 442-444.

¹¹⁶. De bestuurder/niet-vervoerder verkrijgt ons inziens enkel een materiële detentie over de goederen en zal bij een ontvreemding zonder medewerking van de vervoerder een diefstal plegen (artikel 461 Sw., zie infra).

¹¹⁷. Zie Cass., 9 april 1991, R.W., 1991-92, 461, met noot VANDEPLAS, A. (in de Arr.Cass., 1990-91, werd op p. 813 enkel het eerste gedeelte van dit arrest gepubliceerd, dat in de publicatie in het R.W. werd weggelaten; dit eerste gedeelte van het arrest is relevant voor het bepalen van het ogenblik waarop het misdrijf van misbruik van vertrouwen ten aanzien van vervangbare zaken is voltooid).

sen vóór het effectieve vervoer en vóór de inontvangstneming in de zin van het civiele transportrecht, zal de vervoerder in principe optreden als bewaarnemer van deze goederen; eenzelfde juridische situatie van bewaarneming kan zich voordoen bij een opslag van de goederen door de vervoerder na de uitvoering van de vervoerovereenkomst, m.a.w. na de levering van de goederen door de vervoerder bij de geadresseerde (zijnde de rechtshandeling waardoor de vervoerder zich ontdoet van zijn aansprakelijkheid voor de aan hem afgegeven goederen)¹¹⁸. Het bestaan van een bewaarnemingsovereenkomst zal weliswaar belangrijke verschilpunten inhouden op het vlak van de contractuele aansprakelijkheid van de vervoerder, doch heeft geen invloed op zijn strafrechtelijke verantwoordelijkheid in de optiek van het misdrijf van misbruik van vertrouwen, daar ook een dergelijke overeenkomst een afgifte van een precair bezit met zich meebrengt¹¹⁹. Indien de bewaring van de goederen door de vervoerder moet gekwalificeerd worden als een onderdeel van de uitvoering van de vervoerovereenkomst en niet als een afzonderlijk contract (bv. in geval de vervoerder de goederen bewaart na feitelijke aankomst van de goederen, doch voor de levering), zal op dat ogenblik het door het vervoercontract gecreëerd precair bezit volledig behouden blijven en zal aldus het kwestieuze constitutief element van het misdrijf van misbruik van vertrouwen eveneens gerealiseerd zijn. De toepassing van de misdrijfbepaling van misbruik van vertrouwen t.a.v. het vervoerobject is derhalve afhankelijk van de aard van de tot stand gebrachte contractuele rechtsverhouding. Indien geen overeenkomst van vervoer werd gesloten, doch een overeenkomst van verhuur van een vrachtwagen of een overeenkomst van terbeschikkingstelling van een vrachtwagen (beide contracten al of niet met bestuurder)¹²⁰, ontstaat er geen rechtsband met (en alzo geen precair bezit

¹¹⁸. Zie PUTZEYS, J., Le contrat de transport routier de marchandises, 1981, nrs. 96-98, p. 39-40, nr. 377, p. 137 en nr. 512, p. 176.

¹¹⁹. De overeenkomst van bewaargeving behoort ook tot één van de meest voorkomende contracten bij het misdrijf van misbruik van vertrouwen (zie o.m. DE NAUW, A., o.c., 1984, 139 en 1992, 183; DEZEURE, R., o.c., nrs. 270-279; NYPELS J. en SERVAIS, J., o.c., IV, p. 17 e.v., nr. 18 e.v.; R.P.D.B., Tw. "Abus de confiance", Compl. III, nrs. 47 en 49-55).

¹²⁰. Raadpleeg voor het in het privaatrechtelijk vervoerrecht niet altijd eenvoudig te maken onderscheid tussen deze overeenkomsten o.m.: HAAK, K.F., De aansprakelijkheid van de vervoerder ingevolge de CMR, 1984, 84-89; LAMY Transport, T.1, "Route", 1992, nrs. 5 en 623-660; LIBOUTON, J., "Les transports routiers internationaux - Chronique de jurisprudence (1974-1980)", J.T., 1982, (693), 696, nrs. 15-16; PONET, F., De overeenkomst van internationaal wegvervoer CMR, 1986, 52-54; PONET, F. en WILLEMS, E., "De overeenkomst van internationaal wegvervoer -C.M.R.-. Overzicht van internationale rechtspraak 1986-1991", T.B.H., 1992, (724), p. 726, nr. 4; PUT-

van) de te transporteren goederen en is de strafrechtelijke kwalificatie van misbruik van vertrouwen uitgesloten. De zogenaamde *tractie-overeenkomst* of overeenkomst van sleepvervoer -te omschrijven als een overeenkomst waarbij de ene partij (de "tractionnaire") voor een welbepaalde tijd of een welbepaalde opdracht een trekkracht ter beschikking stelt van de wederpartij en zo de taak van de tractionnaire contractueel beperkt wordt tot het trekken (de "tractie") of slepen van een reeds geladen voertuig dat aan een ander toebehoort- wordt door de rechtsleer in beginsel en recent ook door het Hof van Cassatie gekwalificeerd als een vervoerovereenkomst¹²¹, zodat aan de "tractionnaire-vervoerder" een precair bezit van de te vervoeren goederen wordt overgedragen en het plegen van een misbruik van vertrouwen t.a.v. het vervoerobject mogelijk is. Het zij opgemerkt dat voor het bepalen van de voor het gemeenrechtelijk strafrecht relevante rechtsverhouding de privaatrechtelijk-contractuele criteria van het transportrecht decisief zijn en niet de mogelijke voorschriften van het publiekrechtelijk-administratief transportrecht¹²². Indien het bestaan van een vervoerovereenkomst

ZEYS, J., o.c., 1981, 21-23 en 29-31 en Droit des transports et droit maritime, 1989, 295-297; RODIERE, R., Droit des transports. Transports terrestres et aériens, 1977, 2ed., nrs. 235 en 734-741; RODIERE, R. en MERCADAL, B., Droit des transports terrestres et aériens, 1990, 5ed., 177 en 385-390.

¹²¹. Cass., 2 februari 1990, Arr.Cass., 1989-90, 722, Rechtspr.Antw., 1991, 98 (de door een vervoerder met een derde gesloten overeenkomst, die inhoudt dat de derde door middel van zijn trekker de geladen oplegger, eigendom van de vervoerder, naar een plaats van bestemming moet overbrengen, dient als een overeenkomst van goederenvervoer te worden aangemerkt; in casu diende de tractionnaire met zijn trekker een aan de eerste vervoerder toebehorende oplegger met daarop een flat-container over te brengen naar Frankrijk, waar een partij glas in de container zou worden geladen en na belading het geheel terug te brengen naar Antwerpen); LAMY Transport, T. 1, "Route", 1992, nr. 8; PONET, F., o.c., 1986, nr. 67, p. 55; PUTZEYS, J., o.c., 1981, nrs. 55-59, p. 24-29 en o.c., 1989, nrs. 505-505ter, p. 297-298. Voor een rechtsvergelijkend overzicht van de privaatrechtelijke kwalificatie van de tractie- of truckovereenkomst raadplege men HAAK, K.F., o.c., 1984, 89-93 en recent voor Frankrijk: Cass.fr., 21 juni 1988, Bull. Transp., 1988, 455, met noot (de overeenkomst waarbij een onderneming zich verbindt tot het trekken van opleggers, het leveren van hun inhoud en ze leeg terug te brengen naar de haven van inscheeping met een vaste prijs per traject en per trekker, is een vervoerovereenkomst).

¹²². Zo omschrijft de administratieve en strafrechtelijk gehandhaafde reglementering inzake de vergunningen vereist voor het verrichten van nationaal en internationaal bezoldigd goederenvervoer de verhuurder van een voertuig in beginsel als een bezoldigd vervoerder van zaken (zie artikel 2, 9° van het K.B. van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, in uitvoering van de bijzondere transportstrafwet van 1 augustus 1960), niettegenstaande het naar de regels van het burgerlijk recht kan gaan om een werkelijke verhuurovereenkomst en niet om een vervoercontract (zie bv. PUTZEYS,

ontkend wordt door een persoon die vervolgd wordt voor het misdrijf van misbruik van vertrouwen, is het de strafrechter zelf die zal beslissen of een dergelijke overeenkomst al dan niet werd gesloten en zal hij bij de interpretatie van de voorgelegde overeenkomst toepassing maken van deze privaatrechtelijke of burgerrechtelijke criteria (artikel 15 en 16, lid 1 V.T.Sv.)¹²³.

De vervoerder die nu de precair afgegeven goederen niet levert bij de geadresseerde of niet bewaart, doch deze bijvoorbeeld achterhoudt, verbergt, in pand geeft, verkoopt, verbruikt of vernietigt, zal een daad van **verduistering en verspilling** verrichten in de zin van artikel 491 Sw. en zal zich op deze wijze schuldig maken aan een misbruik van vertrouwen, indien bijkomend een mogelijke **benadeling** aanwezig is van bijvoorbeeld de opdrachtgever of de bestemming én de vervoerder gehandeld heeft met een **bedrieglijk opzet** (een *dolus specialis*); door het verrichten van een dergelijke gedraging zal de vervoerder m.a.w. al de voor een misbruik van vertrouwen vereiste constitutieve bestanddelen realiseren.

Het bedrieglijk opzet, vereist als constitutief schuldbestanddeel van het misdrijf van misbruik van vertrouwen¹²⁴, bestaat in de bedoeling zich de toevertrouwde zaak toe te eigenen of ze aan de eigenaar te ontnemen (een *animus domini*)¹²⁵. Het misdrijf is voltrokken op het ogenblik dat de beide

J., o.c., 1981, nrs. 61-62, p. 29-30).

¹²³. Zie bv. algemeen het recente arrest van het Hof van Cassatie dd. 9 maart 1993 -nr. 6087 (tenlastelegging van misbruik van vertrouwen - toepassing van artikel 16 V.T.Sv. -verplicht gebruik van de regels van burgerlijk recht bij de beslissing over bestaan en uitvoering van een overeenkomst).

¹²⁴. Cass., 30 mei 1939, Pas., 1939, I, 268; Cass., 20 april 1983, Arr. Cass., 1982-83, 1009; Brussel, 26 maart 1991, R.D.P., 1991, 849; MARCHAL, A. en JASPAR, J.P., Droit criminel. Traité théorique et pratique, 1965, I, nr. 1443, p. 534-535; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., o.c., I, 441.

¹²⁵. Zie: Cass., 17 november 1952, Arr.Cass., 1953, 154, R.W., 1952-53, 1227 (betreft een verduistering door een ambtenaar in de zin van artikel 240 Sw.); Cass., 16 februari 1953, Arr.Cass., 1953, 408. Het is de feitenrechter die op onaantastbare wijze oordeelt over het bestaan van het vereiste bedrieglijk opzet, met weliswaar een controle in rechte door het Hof van cassatie (Cass., 8 juni 1976, Arr.Cass., 1976, 1124). Zo kan de feitenrechter een ingebrekestelling in aanmerking nemen om het bedrieglijk opzet te beoordelen (Cass., 9 maart 1976, Arr.Cass., 1976, 778), waarbij echter moet worden opgemerkt dat een ingebrekestelling niet noodzakelijk een bedrieglijke verduistering impliceert (Cass., 9 maart 1976, gecit.) en alleszins geen voorwaarde is voor het misdrijf van misbruik van vertrouwen (Cass., 2 oktober 1967, Arr.Cass., 1968, 151; NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., IV, 36). De solvabele toestand van de vervoeronderneming sluit het bedrieglijk opzet niet uit (zie Cass., 17 november 1952, gecit.). Een onmiddellijke teruggave van de toevertrouwde zaken op het eerste ver-

constitutieve elementen (het materieel en moreel element) voorhanden of verenigd zijn, te weten de verduistering of verspilling en het bedrieglijk opzet, en vormt in die zin een ogenblikkelijk misdrijf¹²⁶. Dat de vervoerder over een schuldvordering beschikt tegen de opdrachtgever of de geadresseerde (bv. de betaling van de vrachtprijs of van bepaalde onkosten of bijkomende kosten ingevolge een voordien uitgevoerde transportopdracht), belet niet dat hij de te vervoeren goederen bedrieglijk kan verduisteren of verspillen¹²⁷.

Indien de bestuurder van de vrachtwagen of een derde de lading verkoopt door toedoen van de vervoerder, kunnen de beide personen als mededaders van misbruik van vertrouwen veroordeeld worden; het volstaat namelijk dat de verduisterde of verspilde zaken aan één van de strafbare deelnemers (in casu de vervoerder) werd overhandigd in de zin van artikel 491 Sw.¹²⁸. Een bewust en gewild niet-optreden van de vervoerder bij een onrechtmatige

zoek kan een aanwijzing zijn dat niet werd gehandeld met een bedrieglijk opzet (VANDEPLAS, A., noot onder Antwerpen, 10 juni 1976, R.W., 1977-78, 698). Vervolgens is een zekere nonchalance, een bepaalde nalatigheid of zelfs slordigheid niet gelijk te stellen met het vereiste bedrieglijk opzet (Antwerpen, 7 juni 1990, R.W., 1990-91, 473; zie ook VANDEPLAS, A., noot onder Gent, 22 juli 1971, R.W., 1971-72, (862), nr. 5, k. 864). Het persoonlijk motief van de dader is evenwel zonder belang. Zo blijft het misdrijf bestaan indien bv. de vervoerder de opbrengst van de verkoop van de lading niet wenst te besteden aan louter persoonlijke uitgaven (zie Cass., 13 november 1933, Pas., 1934, I, 61; Cass., 23 januari 1956, Arr. Cass., 1956, 406, R.W., 1956-57, 726) of de vervoerder een deel van een lading boomstammen verbergt alleen om zich te kunnen onttrekken aan het transport ervan (Nancy, 30 mei 1858, S., 1859, II, 168, met noot).

¹²⁶. Zie Cass., 16 februari 1953, Arr. Cass., 1953, 409; Cass., 13 juni 1955, Arr. Cass., 1955, 844; Cass., 22 december 1958, Arr. Cass., 1959, 359; Cass., 1 september 1964, R.D.P., 1964-65, 702; Cass., 7 april 1982, Arr. Cass., 1981-82, 981 (het nagestreefde doel hoeft op dat ogenblik geenszins bereikt te zijn). Vanaf dat ogenblik begint de verjaringstermijn van zowel de strafvordering als de burgerlijke vordering te lopen (R.P.D.B., Tw. "Abus de confiance", Compl. III, nr. 91).

Een gelijktijdigheid tussen de beide constitutieve elementen is niet vereist, zodat het niet altijd eenvoudig is om het preciese ogenblik aan te duiden waarop het misdrijf voltrokken is. Zo kan het bedrieglijk opzet de materiële daad van verduistering of verspilling voorafgaan (Cass., 16 februari 1953, gecit.; het opzet kan reeds bestaan bij de overhandiging van de zaak, zie Cass., 5 januari 1988, Arr. Cass., 1987-88, 567, raadpleeg tevens: Cass., 23 mei 1972, Arr. Cass., 1972, 886) of kan dit ontstaan na de verduistering of verspilling -een dolus subsequens- (Cass., 17 november 1952, Arr. Cass., 1953, 154).

¹²⁷. Cf. Cass., 19 februari 1968, Arr. Cass., 1968, 799; Cass., 23 mei 1972, Arr. Cass., 1972, 886; Cass., 21 oktober 1980, Arr. Cass., 1980-81, 188.

¹²⁸. Cass., 8 januari 1973, Arr. Cass., 1973, 470.

vervreemding van de lading kan in diens hoofde reeds een strafbare deelneming aan misbruik van vertrouwen uitmaken, gezien hij also zijn contractuele plicht tot handelen niet nakomt¹²⁹ en een gekwalificeerde onthouding stelt, strafrechtelijk te beschouwen als een noodzakelijke of nuttige hulp in de zin van de artikelen 66-67 Sw.¹³⁰. Wanneer de chauffeur van de vrachtwagen op het ogenblik van de bedrieglijke verduistering of verspilling slechts handelt als een willoos instrument in handen van de vervoerder, zal deze laatste de strafrechtelijke verantwoordelijkheid dragen als onrechtstreekse of morele dader van het misdrijf¹³¹. Ook de koper van de vracht kan strafrechtelijk verantwoordelijk worden gesteld als deelnemer indien hij op de hoogte is van het delictuele optreden¹³². Bij afwezigheid van enige

¹²⁹. De resultaatsverbintenis waartoe de vervoerder gehouden is -zijnde het afleveren van de goederen bij de geadresseerde binnen de bedongen of redelijke termijn en in de staat vastgesteld bij de inontvangstneming- impliceert uiteraard dat de vervoerder moet waken over de niet-verdwijning van de goederen en dus een verplichting ex contractu heeft om op te treden tegen een onrechtmatige vervreemding.

¹³⁰. Raadpleeg: Cass., 8 januari 1973, Arr.Cass., 1973, 470 (betreft een gekwalificeerde onthouding aan het misdrijf van misbruik van vertrouwen); DE NAUW, A., O.C., 1987, 350; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., O.C., 325; VAN LEUVEN, J., "Nieuw geluid - Nieuwe lente ?", R.W., 1991-92, (833), 842-843; VAN OVERBEKE, S., "Strafbare deelneming door gekwalificeerde onthouding", R.W., 1992-93, 648-649.

¹³¹. Zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., O.C., 328. In een zeer recent arrest besliste het Hof van Cassatie zelfs dat degene die een derde als louter instrument gebruikt om een misdrijf te plegen, niet de morele dader is in de zin van artikel 66, lid 4 Sw., maar zelf de uitvoerder is van dat misdrijf in de betekenis van artikel 66, lid 2 Sw. (Cass., 9 maart 1993, AR 6060, R.Cass., 1993, nr. 725, p. 147; betreft het misdrijf van valsheid in geschriften).

¹³². Zie bv. Cass., 3 mei 1938, Pas., 1938, I, 151; DEZEURE, R., O.C., 199-200. Indien de vervoerder evenwel deze goederen eerst achterhoudt en/of verbergt (m.a.w. bedrieglijk verduistert) en deze achteraf aan een derde afgeeft met het oog op bv. een verkoop, zal deze derde zich op het ogenblik van de inbezitneming van de door het wanbedrijf verkregen zaak schuldig maken aan het misdrijf van *heling* (artikel 505, 1° Sw.). Ook het in bezit, in bewaring of in beheer nemen van de opbrengst van de door de vervoerder verrichte delictuele verkoop, zal het misdrijf van *heling* uitmaken indien men de delictuele oorsprong van de geldsom kent of moest kennen (artikel 505, 2° Sw.). Aangezien de vervoerder zelf de dader is van het oorspronkelijke misdrijf (misbruik van vertrouwen), wordt algemeen aangenomen dat hij niet tevens kan beschouwd worden als heler van de verduisterde lading, aangezien deze primaire en secundaire kwalificaties elkaar uitsluiten (zie m.b.t. diefstal en heling: Cass., 16 juni 1873, Pas., 1873, I, 234; heling is als zelfstandig misdrijf te onderscheiden van het basismisdrijf: Cass., 10 januari 1949, Pas., 1949, I, 18; Cass., 17 augustus 1982, Arr.Cass., 1981-82, 1407; Cass., 25 oktober 1988, Arr.Cass., 1988-89, 228; D'HAENENS, J., He-

strafbare medewerking vanwege de vervoerder (zijnde de persoon die het precair bezit heeft), moet een bedrieglijke ontvreemding van de lading door de bestuurder naar onze mening eerder beschouwd worden als het commune misdrijf van diefstal (artikel 461 Sw., zie hierna in punt B).

Het misdrijf van misbruik van vertrouwen is essentieel een *misdrijf tegen de andermans roerende eigendom*. Indien de vervoerder een transport voor eigen rekening verricht en de vervoerde zaken in eigendom aan hem toebehoren, kan er geen sprake zijn van misbruik van vertrouwen¹³³. Wanneer de goederen echter geen eigendom zijn van de vervoerder, doch de civielrechtelijke wetgeving hem toelaat over te gaan tot het inhouden van de goederen (bv. de uitoefening van het retentierecht in geval van niet-

ling, A.P.R., 1955, nr. 14). De vraag rijst echter of deze regel tevens geldt indien de heling betrekking heeft niet op de verduisterde lading, doch op een vervangingsgoed ervan (bv. de verkoopopbrengst), zeker nu de wetgever in een nieuwe incriminatie heeft voorzien (artikel 505, 2° Sw.) voor de inbezitneming van zulke vervangingsgoederen (zie de genuanceerde stelling terzake van CORNELIS, L. en VERSTRAETEN, R., "Mag er nog wit worden gewassen", *T.B.H.*, 1992, (176), 185). In bevestigend geval zal de vervoerder na een misbruik van vertrouwen (de verduistering) door de verkoop en het in bezit nemen van de verkoopopbrengst opnieuw een misdrijf plegen, met name een heling die enige tijd na het primaire misdrijf kan plaatsvinden, wat zijn belang kan hebben op het punt van de verjaringstermijn van de strafvordering (zie CORNELIS, L. en VERSTRAETEN, R., *l.c.*, 185, noot 43). Via de constructie van de strafbare deelneming aan een heling door een derde gepleegd (van het oorspronkelijke of het vervangingsgoed), komt het ons evenwel voor dat de vervoerder -na als dader het primaire misdrijf te hebben gepleegd- zich krachtens de voorschriften van het gemeenrechtelijk strafrecht opnieuw schuldig kan maken aan een strafbare gedraging als mededader of medeplichtige van het secundaire misdrijf van heling (zie in dezelfde zin CORNELIS, L. en VERSTRAETEN R., *l.c.*, 185-186).

¹³³. Uiteraard geldt dit eveneens ten aanzien van het voertuig dat in eigendom toebehoort aan de vervoerder (zie recent: Reims, 18 december 1992, *Bull.Transp.*, 1993, 132; tevens infra punt 2).

Het verrichten van vervoer voor eigen rekening valt tevens buiten het materiële toepassingsgebied van het strafrechtelijk gehandhaafd stelsel van vervoervergunningen uit de Wet van 1 augustus 1960; bij een controle is de vervoerder verplicht op vordering van de bevoegde ambtenaar het bewijs te leveren dat de vervoerde zaken zijn eigendom zijn (zie artikel 11 § 3 van de Wet van 1 augustus 1960). Een dergelijk vervoer is wel onderworpen aan de strafrechtelijk gesanctioneerde EEG-voorschriften inzake de rij- en rusttijden en het controleapparaat in het wegvervoer.

betaling van de vrachtprijs, cf. artikel 13, 2 C.M.R.-verdrag)¹³⁴, tot de verkoop van welbepaalde goederen (bv. van bederfblijke of goedkope goederen, zie artikel 16,3 C.M.R.-verdrag) of tot vernietiging ervan (bv. van gevaarlijke goederen, zie artikel 22, 2 C.M.R.-verdrag) pleegt de vervoerder evenmin een misbruik van vertrouwen. De vervoerder zal weliswaar de goederen verduisteren of verspillen met de bedoeling ze aan de eigenaar te onttrekken, doch ter rechtvaardiging van zijn handeling en ter onttrekking van zijn gedraging aan het strafrecht, zal hij beroep kunnen doen op de penale *rechtvaardigingsgrond* van het wettelijk voorschrift en overheidsbevel (artikel 70 Sw., met name de impliciete wettelijke voorschriften van het C.M.R.-verdrag) die de wederrechtelijkheid -een constitutief element van een misdrijf- aan zijn handeling volledig ontnemt¹³⁵.

Een foutieve uitvoering van de vervoerovereenkomst (bv. een geheel of gedeeltelijk verlies of beschadiging van de goederen ontstaan tussen het ogenblik van de inontvangstneming en de aflevering of een vertraging in de aflevering van de goederen) kan op het civiele vlak aanleiding geven tot een contractuele aansprakelijkheid van de wegvervoerder (zie artikel 17, 1° C.M.R.-verdrag), doch betekent echter in penalibus geenszins dat de vervoerder het wanbedrijf van misbruik van vertrouwen pleegt; voor de constitutie van dit misdrijf in de strikte zin van het Strafwetboek is namelijk vereist dat de vervoerder het bezit ter bede van de zaak heeft omgezet in een eigendomsrecht, dat hij zich m.a.w. gedraagt als eigenaar ten aanzien

¹³⁴. Dit retentierecht laat de vervoerder echter niet toe over de goederen te beschikken (bv. verkopen) (PUTZEYS, J., Le contrat de transport routier de marchandises, 1981, 209-210). Indien de uitoefening van het retentierecht geen wettelijke basis heeft, maakt men zich schuldig aan misbruik van vertrouwen (raadpleeg recent o.m.: Cass.fr., 11 maart 1991, Dr. pénal, 1991, nr. 257, met noot VERON, M.; betreft een door een lasthebber onwettig uitgeoefend retentierecht t.a.v. een huurcontract).

¹³⁵. Zie voor een bespreking van deze rechtvaardigingsgrond o.m.: DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 214-217; VAN DEN WYNGAERT, C., Strafrecht en Strafprocesrecht in hoofdlijnen, 1991, I, 210-222; VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., o.c., II, 421-427.

In algemene zin kunnen we ter interpretatie van de begrippen "door de wet voorgeschreven" van artikel 70 Sw. opmerken dat primo ook een rechtstreeks werkend internationaal verdrag behoort tot "de wet" en secundo toegelaten door de wet gelijk staat met "voorgeschreven door de wet". De voorschriften uit het C.M.R.-verdrag (of desgevallend uit de nationale vervoerwetgeving) die bij incidenten tijdens het vervoer of na aankomst op de plaats van aflevering aan de vervoerder bepaalde actiemogelijkheden t.a.v. de goederen bieden, kunnen aldus fungeren als civielrechtelijke tegennormen tegenover de strafrechtelijke verbodsbepaling van artikel 491 Sw.

van de te vervoeren goederen¹³⁶. Het is dus niet de loutere schending van de contractuele plichten uit de vervoerovereenkomst die bestraft wordt in artikel 491 Sw., doch de wederrechtelijke toeëigening van de toevertrouwde zaak, de bedrieglijke verduistering of verspilling van de vracht luidens de termen van het commune strafrecht¹³⁷. De bewuste en gewilde omzetting van het rechtmatig precair bezit in een onrechtmatig eigendomsrecht vormt zodoende in de kontekst van de uitvoering van een transportopdracht het decisief criterium ter onderscheiding van enerzijds de contractuele en anderzijds de delictuele of penale fase. Het strafrecht vult aan en versterkt het civielrechtelijk sanctiepakket in de hypothese van een frauduleus optreden van de vervoerder. Wanneer nu de vervoerder zich aanvankelijk effectief heeft gedragen als eigenaar, doch achteraf beslist om te goederen toch over te maken aan de rechthebbende, zal deze laatste handeling het bedrieglijk karakter van zijn vorige gedraging niet doen verdwijnen¹³⁸; eenzelfde regel geldt indien de vervoerder later een overeenkomst sluit met de benadeelde partij¹³⁹.

Het beantwoorden van een foutieve uitvoering van de vervoerovereenkomst aan al de constitutieve componenten van de misdrijffomschrijving van artikel 491 Sw., zal mede belangrijke gevolgen hebben op het vlak van de verjaringstermijnen. In een dergelijke hypothese kan namelijk de contractuele wanpresta-

¹³⁶. Cf. Antwerpen, 7 juni 1990, R.W., 1990-91, 473 (betreft een foutieve uitvoering van een overeenkomst van bruiklening, zie voor een commentaar op dit arrest: DELBROUCK, I., "Om deze redenen, (het rechtscollège) beslist.", Politieblad Limburg, 1991, 236-240); DE NAUW, A., o.c., 1987, 345; DEZEURE, R., o.c., 64-67.

¹³⁷. Raadpleeg o.m.: CONSTANT, J., "L'inexécution des contrats et le droit pénal belge", R.D.P., 1964-65, 140-141; DE NAUW, A., o.c., 1987, 344 en 348; R.P.D.B., Tw. "Abus de confiance", Compl. III, nr. 48; GARCON, E., o.c., III, p. 176, nr. 12; PANIER, C., noot onder Brussel, 22 mei 1985, R.G.A.R., 1988, 11430-4; VANDEPLAS, A., noot onder Gent, 22 juli 1971, R.W., 1971-72, (862), 864, nr. 6.
Een loutere vertraging in de uitvoering van de contractuele verplichtingen volstaat niet om reeds te spreken van misbruik van vertrouwen (zie recent: Cass.fr., 19 september 1989, Dr.pénal, 1990, nr. 93, met noot VERON, M., betreft het inhouden van de verkoopprijs van vervoerbiljetten; Cass.fr., 12 november 1990, Dr.pénal, 1991, nr. 111, met noot VERON, M.).

¹³⁸. Zie Cass., 24 september 1962, Pas., 1963, I, 114; Cass., 9 juni 1970, Arr.Cass., 1970, 952; MARCHAL, A. en JASPAR, J.P., o.c., nr. 1458bis, p. 543. A fortiori zal een latere belofte tot teruggave van de goederen (vóór het gerechtelijk optreden) het strafbaar karakter van de gedraging niet opheffen (zie Cass., 3 oktober 1966, Arr.Cass., 1967, 146, zie ook Cass., 27 april 1936, Pas., 1936, I, 219).

¹³⁹. Zie Cass., 22 december 1958, Arr.Cass., 1959, 359.

tie van de vervoerder mede gekwalificeerd worden als een strafbare gedraging (het misdrijf van misbruik van vertrouwen), zodat de vijfjarige verjaringstermijn van de burgerlijke rechtsvordering (zie artikel 26 V.T.Sv.) nu de plaats zal innemen van de korte verjaringstermijnen (zes maanden of één jaar) uit het civiele transportrecht¹⁴⁰.

Tot slot stippen we aan dat behoudens de vervoerder ook andere personen die op contractuele basis interveniëren in de transportketen en aan wie een precair bezit van de vracht werd overgedragen, een bedrieglijke verduistering of verspilling van het vervoerobject kunnen verrichten en zodoende potentiële daders zijn van een misbruik van vertrouwen in de ruime kontekst van het wegvervoer van goederen. We denken bv. aan de handelstussenpersonen als de commissionair-expediteur bij het vervoer of de vervoer-

¹⁴⁰. Bij een internationaal vervoer in de zin van het C.M.R.-verdrag wordt de verjaringstermijn tot drie jaar verlengd in geval van opzet (zie artikel 32.1 C.M.R.). Een misbruik van vertrouwen betekent uiteraard opzet in hoofde van de vervoerder, doch de (mede)inbreuk op de strafwet doet de termijn een tweede maal verlengen tot vijf jaar, zijnde de gemeenrechtelijke termijn van de rechtsvordering tot het bekomen van een herstel van de schade die door een misdrijf werd veroorzaakt (de teruggave van de verduisterde goederen of een vervangende schadevergoeding). Deze vijfjarige verjaringstermijn van het Wetboek van Strafvordering is namelijk toepasselijk, ook wanneer de strafbare gedraging een schending inhoudt van een contractuele verbintenis en ongeacht of de burgerlijke vordering wordt ingesteld voor de burgerlijke rechter of voor de strafrechter (raadpleeg: Cass., 6 december 1979, Arr.Cass., 1979-80, 432; Cass., 31 januari 1980, Arr.Cass., 1979-80, 643, Pas., 1980, I, 622, met concl. P.G. DUMON, R.W., 1980-81, 438, met noot; Cass., 1 juni 1984, Arr.Cass., 1983-84, 1293; DECLERCQ, R., Strafvordering, 1987, II, 259 en 262-263; D'HAENENS, J., Belgisch strafprocesrecht, 1985, 162; FRANCHIMONT, M., JACOBS, A. en MASSET, A., Manuel de procédure pénale, 1989, 173-174). Deze termijn van vijf jaar is niet vatbaar voor enige stuiting op de wijze als bepaald in de civielvirechtelijke wetgeving (zie Cass., 18 februari 1983, Arr.Cass., 1982-83, 782; Cass., 7 februari 1991, Arr.Cass., 1990-91, 615, R.W., 1990-91, 1350). De termijn neemt een aanvang op de dag waarop het misdrijf is gepleegd, doch de burgerlijke vordering kan niet verjaren vóór de strafvordering (artikel 26 V.T.Sv.) en wanneer de vordering te bekwamer tijd is ingesteld, loopt de verjaring niet meer tegen de eiser, totdat een in kracht van gewijsde gegane beslissing het geding heeft beëindigd (artikel 27, lid 1 V.T.Sv.).

Hierbij moet bijkomend worden opgemerkt dat de Belgische vervoerwet van 25 augustus 1891 (ingevoegd als titel VIIbis in boek I van het Wetboek van Koophandel) in artikel 9, lid 1 zelfs uitdrukkelijk bepaalt dat al de rechtsvorderingen ontstaan uit een vervoercontract van goederen verjaren door verloop van zes maanden (binnenlands vervoer) of één jaar (internationaal vervoer), "met uitzondering van de vorderingen welke volgen uit een bij de wet strafbaar gesteld feit".

Zie als voorbeeld een vordering n.a.v. een foutieve uitvoering van een overeenkomst van personenvervoer, die tevens het misdrijf van artikel 418-420 Sw. inhoudt: Brussel, 20 juni 1960, Pas., 1961, II, 221; Luik, 10 januari 1991, J.L.M.B., 1991, 525.

commissionnair¹⁴¹ die bij het uitvoeren van hun contractuele verbintenissen een bezit ter bede verkrijgen van de transportgoederen. Op het vlak van zijn contractuele verantwoordelijkheid wordt de vervoercommissionnair zelfs beschouwd als een vervoerder¹⁴², met als gevolg dat hij ook vanuit de invalshoek van de strafbepaling van artikel 491 Sw. (ten aanzien van het vervoerobject) met de vervoerder moet worden gelijkgesteld.

(2) *T.a.v. het (weg)vervoermiddel*

Behoudens de lading, kan ook het **vervoermiddel** -en desgevallend onderdelen van het vervoermiddel¹⁴³- het corpus delicti vormen, van zodra de vervoerder niet de eigendom (door eigen middelen of via financiering), doch slechts het precair bezit of bezit ter bede heeft van het door hem aangewende transportmaterieel; een dergelijk bezit vormt steeds de door de strafwet vereiste uitgangspositie voor een toepassing van de gemeenrechtelijke strafbepaling inzake misbruik van vertrouwen.

Zo kan de vervoerder die voor de uitvoering van een welbepaalde nationale of internationale vervoeropdracht geen voertuig beschikbaar heeft en een voertuig (trekker en/of oplegger, al dan niet met bestuurder) *huurt* of die voor een welbepaalde tijdsperiode (korte, midellange of lange termijn) een voertuig in huur neemt¹⁴⁴, het misdrijf van misbruik van vertrou-

¹⁴¹. Raadpleeg voor een begripsomschrijving van deze tussenpersonen: artikel 1 van de Wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer en infra de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (B.S., 27 september 1967).

¹⁴². Raadpleeg: Cass., 8 februari 1990, Arr.Cass., 1989-90, 750, Rechtspr.Antw., 1992, 25 en o.m. de volgende rechtsleer: FREDERICQ, L., Handboek van het Belgisch Handelsrecht, I, 1976, nr. 252, p. 283-284; PUTZEYS, J., o.c., 1981, nrs. 76-80, p. 34-35; STRUYVEN, D., VAN CALEWAERT, W. en WOUTERS-DE CUYPER, C., "Tussenpersonen", in Rechtsfactoren in de onderneming, VII.B, 3-17; VAN GERVEN, W., COUSY, H. en STUYCK, J., Handels- en Economisch Recht, Deel 1, Ondernemingsrecht, 1989, Volume B, nr. 454, p. 464-465; VAN RYN, J. en HEENEN, J., Principes de Droit Commercial, IV, 1988, nr. 729, p. 591.

¹⁴³. Zie bv. voor een verduistering van aan een transportfirma gehuurde banden: Lyon, 7 november 1934, aangehaald door VITU, A. en JEANDIDIER, W., "Abus de confiance. Généralités. Conditions préalables du délit", Juris-Classeur Pénal, nr. 43.

¹⁴⁴. Zoals reeds supra aangestipt zal in toepassing van de transportwetgeving het verhuren van het voertuig op het administratieve vlak in principe beschouwd worden als een vervoer van zaken tegen vergoeding, zodat de verhuurder én de huurder dienen te beschikken over de vereiste vervoer-

wen plegen door dit gehuurde voertuig met bedrieglijk opzet te verkopen of achter te laten nadat de vervoeropdracht werd uitgevoerd of na het verstrijken van de huurperiode¹⁴⁵. Eenzelfde strafrechtelijke situatie aangaande het vervoermiddel doet zich voor wanneer de vervoerder gebruik kan maken van een voertuig in uitvoering van een door de partijen gekwalificeerde *overeenkomst van terbeschikkingstelling*. Een noodgedwongen achterlating van het gehuurde (of ter beschikking gestelde) voertuig (bv. ingevolge een ongeval of een technisch defect) of het voertuig onbeheerd of zonder voldoende toezicht laten met een verdwijning ervan tot gevolg (bv. een diefstal door derden) kan weliswaar op een ernstige onvoorzichtigheid of nalatigheid wijzen, doch betekent geenszins de aanwezigheid van een bedrieglijk op-

vergunning op straffe van toepassing van strafsancties (zie artikel 2, 9° van het K.B. van 25 november 1992 en artikel 10 van de Wet van 1 augustus 1960), niettegenstaande de gedraging in toepassing van de privaatrechtelijke regels kan gekwalificeerd worden als een werkelijke huurovereenkomst (zie PUTZEYS, J., *o.c.*, 1981, nrs. 61-64, p. 29-30). Het is deze privaatrechtelijke kwalificatie die bepalend is voor het bestaan van het commune misdrijf van misbruik van vertrouwen.

¹⁴⁵. Zie voor een achterlaten van een gehuurd personenvoertuig: Gent, 22 juli 1971, *R.W.*, 1971-72, 860, met noot VANDEPLAS, A.; het Hof preciseert dat het misdrijf blijft bestaan niettegenstaande de boordbescheiden en een contactsleutel achteraf aan de verhuurder werden terugbezorgd. Zie voor het achterlaten van een voertuig op de openbare weg in de Franse rechtspraak: Cass.fr., 24 januari 1968, *D.*, 1968, 353, met noot, *J.C.P.*, 1968, II, 15242, met noot; Cass. fr., 19 mei 1969, *Bull.Crim.*, 1969, nr. 171, *D.*, 1969, Somm., 87, *J.C.P.*, 1969, II, 16104, met noot DE LESTANG, R., *Rev.Sc.Crim.*, 1969, 882, met noot BOUZAT, P. Zeer terecht bekritiseert VANDEPLAS de vrij extensieve visie aangaande het schuldelement ("négligence, désinvolture, insouciant") in de annotaties van DE LESTANG en BOUZAT bij het Franse arrest van 19 mei 1969 (VANDEPLAS, A., noot, *gecit.*, nr. 11, k. 865-866). Het bijzonder opzet, dat weliswaar in tegenstelling tot de Belgische tekst van artikel 491 Sw. niet in de Franse wettekst voorkomt (artikel 408 C.P.), doch algemeen aanvaard wordt in rechtspraak en rechtsleer als het vereiste moreel element (zie MERLE, R. en VITU, A., *Traité de droit criminel. Droit pénal spécial*, 1982, II, 1938-1939), is met deze bewoordingen inderdaad ver te zoeken. Ook VITU en JEANDIDIER benadrukken het fraude-element bij de bespreking van het cassatiearrest van 19 mei 1969 (zie VITU, A., en JEANDIDIER, W., "Abus de confiance. Eléments constitutifs du délit", *Juris-Classeur Pénal*, nr. 20).

Indien uit de gegevens van het strafdossier evenwel blijkt dat de vrachtwagen niet werd verhuurd aan de vervoerder, maar een *eigendomsoverdracht* heeft plaatsgehad, kan men zich niet schuldig maken aan misbruik van vertrouwen (zie bv. recent: Reims, 18 december 1992, *Bull.Transp.*, 1993, 132; beklaagde beweerde de vrachtwagen te hebben aangekocht). Misbruik van vertrouwen is -zoals supra reeds aangestipt- inderdaad essentieel een misdrijf tegen andermans roerende eigendom.

zet¹⁴⁶. Indien een derde zich meester kan maken van het gehuurde voertuig - desgevallend met inbegrip van de vracht waarover de vervoerder een precair bezit heeft- als gevolg van enige onzorgvuldigheid in hoofde van de vervoerder, ontbreekt niet enkel de vereiste *dolus specialis*, maar kan er duidelijk evenmin sprake zijn van enige materiële gedraging van verduistering of verspilling vanwege de vervoerder; hij heeft zelf op geen enkele wijze het vervoermiddel toegeëigend. Het onzorgvuldig optreden van de vervoerder zal dan noch als zelfstandige gedraging, noch als deelneming aan een door een derde verrichte strafbare gedraging binnen de grenzen van het gemeenschappelijk strafrecht vallen.

Wanneer de vervoerder gebruik maakt van vrachtwagens die hij contractueel in *leasing* heeft -in de betekenis van een roerende financieringshuur, wat een financieringsvorm is die in de wereld van het wegtransport veelvuldig wordt aangewend voor het aanschaffen van het dure rollend materieel-, doet zich eveneens een situatie voor waarin een bedrieglijke verduistering of verspilling van het vervoermiddel in de zin van artikel 491 Sw. mogelijk is. In geval van *leasing* treedt de vervoerder-*leasingnemer* op in de hoedanigheid van huurder en niet van eigenaar van het voertuig, zodat bv. een verkoop van de geleasde vrachtwagen een misbruik van vertrouwen kan betekenen¹⁴⁷. De vervreemding van de geleasde vrachtwagen dient uiteraard te geschieden vóór enige eigendomsoverdracht van het voertuig ten bate van de vervoerder, bv. een vervreemding tijdens de duur van de *leasingovereenkomst* of tijdens de periode van een wederinhuurneming. Een ver-

¹⁴⁶. Zie VANDEPLAS, A., noot onder Gent, 22 juli 1971, *R.W.*, 1971-72, k. 865, nrs. 8-9. Indien bv. een Belgische vrachtwagen door de Franse politie wordt geïmmobiliseerd wegens zware inbreuken op de EEG-wetgeving inzake de rij- en rusttijden of de vrachtwagen door het Spaanse gerecht in beslag wordt genomen en verbeurdverklaard, daar in het voertuig verdovende middelen werden aangetroffen of een geleed voertuig onbewaakt werd geparkeerd op een verlaten industrieterrein in Noord-Italië en de gehuurde oplegger wordt gestolen (zie als recent voorbeeld voor een diefstal van een gehuurd voertuig: Cass.fr., 10 juni 1992, *Bull.Transp.*, 1992, 450; Parijs, 17 februari 1993, *Bull.Transp.*, 1993, 417) of in brand gestoken, houdt dit zodoende geenszins in dat de vervoerder -precair bezitter van het gehuurde voertuig- een misbruik van vertrouwen pleegt t.a.v. dit voertuig. Het bedrieglijk opzet -de *animus domini*- is in dergelijke hypotheses duidelijk afwezig.

¹⁴⁷. Zie bv. Cass.fr., 14 februari 1979, *Bull.Crim.*, 1979, 185, *D.*, 1979, I.R., 177, met noot ROUJOU DE BOUBÉE, G. en 215, met noot PUECH, M., *G.P.*, 1979, 403, met noot P.-L. G. (verduistering van een geleasd voertuig); Cass.fr., 12 november 1979, *Bull.Crim.*, 1979, 849, *D.*, 1980, I.R., 202, met noot VASSEUR, M. (verduistering van een geleasde machine); VITU, A. en JEANDIDIER, W., "Abus de confiance. Généralités. Conditions préalables du délit", *Juris-Classeur Pénal*, nr.46. (goedkeuring van de cassatierechtspraak).

koop nadat de vervoerder bij afloop van de contractsduur gebruik heeft gemaakt van zijn contractuele aankoopoptie, kan geen misbruik van vertrouwen -als zijnde een misdrijf tegen de eigendom- inhouden. Indien de vervoerder-leasingnemer bij de beëindiging van het contract de geleasde vrachtwagen niet aankoopt of huurt voor een nieuwe periode en vervolgens met bedrieglijk opzet weigert te voldoen aan zijn verplichting tot teruggave van het geleasde voertuig, pleegt hij eveneens misbruik van vertrouwen¹⁴⁸.

Daar de zogenaamde *tractie-overeenkomst* of overeenkomst van sleepvervoer in beginsel gekwalificeerd wordt als een vervoerovereenkomst¹⁴⁹, zal de "tractionnaire-vervoerder" niet optreden in de hoedanigheid van verhuurder van het trekkend voertuig, zodat er alleszins een bepaalde rechtsverhouding zal ontstaan t.a.v. de geladen oplegger die de "tractionnaire" met zijn eigen voertuig dient te trekken. Of het reeds geladen voertuig in het privaat transportrecht nu mede beschouwd wordt als een te vervoeren goed¹⁵⁰, of men daarentegen aanneemt dat een separate overeenkomst aangaande het vervoermiddel werd gesloten (bv. een huur of een bruiklening van de oplegger)¹⁵¹, is voor een toepassing van de strafrechtelijke kwalificatie van misbruik van vertrouwen minder relevant. Vaststaat immers dat tesamen met de lading een vervoermiddel werd afgegeven en dat het geheel van de ene naar de andere plaats dient overgebracht te worden; ook het vervoermiddel-oplegger werd zodoende aan de "tractionnaire-vervoerder" overhandigd onder de (contractuele) verplichting om dit terug te geven of voor een bepaald doel te gebruiken of aan te wenden in de zin van de gemeenrechtelijke strafbepaling van artikel 491 Sw.

Zoals aangaande de lading beoogt artikel 491 Sw. ook indien het vervoermiddel het potentieel misdrijfvoorwerp uitmaakt, niet een foutief of onrechtmatig gebruik van de precair afgegeven zaak als zodanig te bestraf-

¹⁴⁸. Zie BREWAEYS, E., Leasing van roerende goederen, 1985, 89.

¹⁴⁹. Zie Cass., 2 februari 1990, Arr.Cass., 1989-90, 722, Rechtspr. Antw., 1991, 98; LAMY Transport, T. 1, "Route", 1992, nr. 8 PONET, F., o.c., 1986, nr. 67, p. 55; PUTZEYS, J., o.c., 1981, nrs. 55-59, p. 24-29 en o.c., 1989, nrs. 505-505ter, p. 297-298 en tevens supra misbruik van vertrouwen t.a.v. het vervoerobject.

¹⁵⁰. Zie de rechtspraak geciteerd in LIBOUTON, J., l.c., 1982, nr. 15 en PONET, F., o.c., 1986, nrs. 69 en 71.

¹⁵¹. Zie bv. LAMY Transport, T. 1, "Route", 1992, nr. 8 b; PUTZEYS, J., o.c., 1981, nrs. 58-59.

fen¹⁵²; een aanwending van het gehuurde, ter beschikking gestelde of geleasde voertuig in strijd met de termen van het huur-, terbeschikkingstellings- of leasingcontract of het gebruik van de geladen oplegger in overtreding met de tractie-overeenkomst zal derhalve op zichzelf nog geen misbruik van vertrouwen betekenen¹⁵³.

B. Diefstal

Diefstal van de vrachtwagen en/of de lading is vermoedelijk het misdrijf uit het gemeenrechtelijk strafrecht dat het frequenst gepleegd wordt in de kontekst van het wegtransport van goederen. Het is een probleem dat volgens de rechtsleer spectaculaire vormen heeft aangenomen en de gevallen uit de (toch veelvuldige en civielrechtelijke) rechtspraak zouden slechts het topje van een ijsberg zijn¹⁵⁴.

¹⁵². Zie DELBROUCK, I., "Strafrecht in de praktijk: Misbruik van vertrouwen", Politieblad Limburg, 1991, (23), 36; MARCHAL, A. en JASPAR, J.P., O.C., nr. 1444, p. 535; NYPELS, J. en SERVAIS, J., O.C., IV, nr. 6, p. 8; R.P.D.B., Tw. "Abus de confiance", Compl. III, nr. 8.

¹⁵³. Zie bv. Cass., 3 oktober 1966, Arr.Cass., 1967, 154, R.D.P., 1966-67, 416; betreft een niet-toegelaten rit naar het buitenland en een laattijdige teruggave van het gehuurde voertuig. De wederrechtelijke retentie en het misbruik van de gehuurde zaak impliceren -aldus het Hof- niet op zichzelf het inzicht zich als eigenaar van de zaak te gedragen. Een vertraging in de teruggave van het gehuurde voertuig betekent op zichzelf geen misbruik van vertrouwen (Cass.fr., 23 maart 1971, Bull.Crim., 1971, nr. 99, Gaz.Pal., 1971, 1, Somm., 58, D., 1971, Somm., 93; Cass.fr., 11 juni 1980, Bull.Crim., 1980, nr. 188, D., 1981, I.R., 154, met noot PUECH, M.; Cass.fr., 25 juli 1991, Dr.pénal, 1992, nr. 35, met noot VERON, M.; VERON benadrukt in zijn annotatie dat de niet-uitvoering van de contractuele verbintenissen slechts een strafrechtelijke kleuring krijgt door het bestaan van een bedrieglijk opzet).

We denken hier bv. aan het laattijdig terugbrengen van de vrachtwagen, aanhangwagen, trekker of oplegger, die werd gehuurd of ter beschikking gesteld voor de uitvoering van een bepaalde transportopdracht.

¹⁵⁴. HAAK, K.F., De aansprakelijkheid van de vervoerder ingevolge de CMR, 1984, 160, noot 153.

Bepaalde buitenlandse streken -zoals Noord-Italië- zijn enorme risico-gebieden; men spreekt zelfs terzake van een *Bermuda-driehoek* voor het wegtransport tussen de Alpen, Milaan en Verona (zie de verwijzingen in HAAK, K.F., *ibid.*). Ook de autosnelweg Rome-Napels blijkt een zeer "diefstalgevoelige" zone uit te maken (zie Cass.fr., 20 maart 1990, Bull.Transp., 1990, 778, met noot). Het IRU (International Road Transport Union, de internationale wegvervoerorganisatie opgericht op 23 maart 1948 te Geneve met thans leden in 55 landen) inventariseerde in 1991 8.560 diefstallen van vrachtwagens TIR in Italië, 1.000 meer dan het voorgaande jaar; meer dan 6.000 gevallen waren diefstallen met gebruik van wapens (zie X, "Vols de PL

(1) *Diefstal, gebruiksdiefstal en loondiefstal*

Het *wegnemen* van een vrachtwagen en/of aanhangwagen, trekker en/of oplegger (al dan niet met de vervoerde lading) of enkel van een waardevolle lading of welbepaalde delen ervan (bv. hifi-apparatuur, dure merkkleding of tabaksprodukten) constitueert het commune misdrijf van diefstal, indien de wegneming *bedrieglijk* is gebeurd en de weggenomen goederen *niet toebehoren aan degene die ze heeft weggenomen* (artikel 461, lid 1 Sw.)¹⁵⁵. Het materieel misdrijfelement van het "wegnemen" betekent de zaak in bezit nemen tegen de wil van de eigenaar -*invito domino*-¹⁵⁶, terwijl het voor het eigendoms-misdrijf van diefstal vereiste "bedrieglijk opzet" als moreel element bestaat zodra degene die een zaak tegen de wil in van de eigenaar wegneemt, het voornemen heeft de zaak niet terug te geven aan de eigenaar en er *animo domino* over beschikt¹⁵⁷.

en charge. Augmentation du risque en Italie", Bull.Transp., 1992, 598). De bestuurder die de deuren van de vrachtwagen slotvast heeft gemaakt en die in de cabine van het voertuig slaapt, bevindt zich in Italië nog vaak in een reële gevaarstoestand ("*è pericoloso endormirsi*", X., Commentaar bij Cass. fr. 14 mei 1991, Bull.Transp., 1992, 11). Zelfs even halt houden om de passagier toe te laten een persoonlijke behoefte te doen, kan in Italië verregaande gevolgen hebben (zie Cass.fr., 19 januari 1993, Bull.Transp., 1993, 102: diefstal van vrachtwagen en lading. Luidens een passage uit het arrest a quo is het algemeen bekend dat internationale transporten, in het bijzonder in Italië, gevaarlijk zijn).

Het is op te merken dat *diefstallen gepleegd in het buitenland* door vreemdelingen ten nadele van Belgische vervoerders, in België vervolgbaar zijn indien de diefstal naar de Belgische strafwet een misdaad uitmaakt (bv. een diefstal door middel van braak of door middel van geweld of bedreiging, zie infra) en krachtens de wetgeving van het land waar de diefstal gepleegd werd, strafbaar is met een straf waarvan het maximum vijf jaar vrijheidsberoving overtreft (artikel 10, 5° V.T.Sv., zie tevens infra de ruimtelijke toepassings sfeer van de transportstrafwet waarin we een voorbeeld uitwerken van een diefstal met verzwarende omstandigheden bij een gecombineerde toepassing van het Belgisch en Italiaans strafrecht).

¹⁵⁵. Cass., 26 april 1989, Arr.Cass., 1988-89, 1002; NYPELS, J. en SERVAIS, J., O.C., III, nr. 354.

¹⁵⁶. Cass., 22 juli 1975, Arr.Cass., 1975, 1179; Cass., 3 april 1987, Arr.Cass., 1986-87, 1016.

¹⁵⁷. Zie o.m. Cass., 15 juni 1982, Arr.Cass., 1981-82, 1285; Cass., 3 april 1987, Arr.Cass., 1986-87, 1016; Cass., 4 december 1991, Arr.Cass., 1991-92, 309, R.W., 1991-92, 1296, met noot, R.D.P., 1992, 426. Indien de vrachtwagen wordt weggenomen met de bedoeling om deze achteraf aan de eigenaar terug te bezorgen, is er geen diefstal in de zin van artikel 461, lid 1 Sw. (zie Cass., 16 november 1959, Pas., 1960, I, 325, J.T., 1960, 354, met noot TROUSSE, P.E., Bull.Ass., 1960, 146, met noot R.V.G.). Een bedrieglijke wegneming is wel aanwezig in geval het weggenomen voertuig na gebruik wordt achtergelaten op de openbare weg (zie Cass., 8 januari

Wanneer de aan een ander toebehorende zaak (bv. een vrachtwagen) slechts wordt weggenomen voor een kortstondig gebruik, wordt een dergelijk wegnemen -indien het eveneens geschiedt met een bedrieglijke intentie- gelijkgesteld met het misdrijf van diefstal (artikel 461, lid 2 Sw. - kwalificatie van gebruiksdiefstal). Het "bedrieglijk opzet" als moreel element van gebruiksdiefstal betekent dat de dader de bewuste wil heeft om de zaak aan het genot van de bezitter te onttrekken, teneinde er een kortstondig gebruik van te maken, doch met het oogmerk om de zaak na gebruik terug te geven¹⁵⁸. Dit specifiek moreel element moet aldus duidelijk onderscheiden worden van het vereiste bedrieglijk opzet in de zin van artikel 461, lid 1 Sw. (diefstal); voor gebruiksdiefstal is geen voornemen vereist om animo domino over de zaak te beschikken¹⁵⁹. Het materieel constitutief element van het "wegnemen" veronderstelt in de hypothese van een gebruiksdiefstal -zoals bij gewone diefstal- dat de dader handelt tegen de wil in van de eigenaar, wat niet kan afgeleid worden uit het enkele feit dat een voertuig wordt gebruikt buiten weten van de eigenaar¹⁶⁰. Dat de vervoerder of de bestuurder de sleutels van de vrachtwagen of de trekker aan een derde heeft afgegeven, impliceert evenwel niet noodzakelijk dat deze toestemming had gekregen om met het voertuig te rijden, zodat hij een gebruiksdiefstal van het voertuig

1940, Arr.Cass., 1940, 2, met conclusie van Adv.Gen. R. HAYOIT DE TERMICOURT; LEGROS, R., "Considérations sur le vol", R.D.P., 1954-55, (651), 669). De omstandigheid dat men te goeder trouw in de mening verkeert vrij te mogen beschikken over de goederen, sluit elk bedrieglijk opzet uit (Antwerpen, 10 mei 1990, R.W., 1990-91, 396).

De persoonlijke motieven van de dader-dief zijn evenwel niet relevant (zie recent in de Franse rechtspraak: Cass.fr., 8 januari 1992, Dr.pénal, 1992, nr. 149, met noot VERON, M., Rev.Sc.Crim., 1993, 311, met noot BOULOC, B. en 333, met noot BOUZAT, P.; Cass.fr., 13 mei 1992, Dr.pénal, 1992, nr. 279, met noot VERON, M., Rev.Sc.Crim., 1993, 333, met noot BOUZAT, P.). Zo blijft het opzet bestaan zelfs indien de dader geen persoonlijk voordeel beoogt en de wegneming uitsluitend pleegt ten voordele van een derde (Cass., 15 juni 1982, Arr.Cass., 1981-82, 1285); artikel 461 Sw. vereist geen oogmerk om te schaden of een bedoeling zichzelf of anderen een onrechtmatig voordeel te verschaffen (Cass., 4 december 1991, gecit.).

¹⁵⁸. Zie o.m. Cass., 24 mei 1982, Arr.Cass., 1981-82, 1179; Cass., 14 maart 1984, Arr.Cass., 1983-84, 906; Cass., 8 oktober 1987, Arr.Cass., 1987-88, 172, R.W., 1987-88, 947, R.D.P., 1988, 98, met noot J.S.; Cass., 11 mei 1988, Arr.Cass., 1987-88, 1182, De Verz., 1989, 76, met noot J.R.; Cass., 31 maart 1992, R.Cass., 1992, 125, nr. 382, Larcier Cass., 1992, nr. 424, Verkeersrecht, 1992, 227, nr. 92/108.

¹⁵⁹. Cass., 4 november 1974, Arr.Cass., 1975, 298, R.D.P., 1974-75, 466, met noot TOLLEBEECK, R.

¹⁶⁰. Cass., 4 november 1974, Arr.Cass., 1975, 298, R.D.P., 1974-75, 466, met noot TOLLEBEECK, R; Cass., 19 november 1973, Arr.Cass., 1974, 315.

kan plegen¹⁶¹. Op het vlak van de strafmaat wordt de maximumgevangenisstraf van vijf jaar voor een gewone diefstal in de hypothese van de gebruiksdiefstal verminderd tot drie jaar (artikel 463, lid 2 Sw.).

Indien de diefstal (of de gebruiksdiefstal) wordt gepleegd door een werknemer ten nadele van de vervoerder-werkgever, maakt de werknemer zich schuldig aan loondiefstal, met een verhoging van de minimumgevangenisstraf tot gevolg (artikel 464 Sw.), bv. de bestuurder die de tachograafschijven - eigendom van de vervoerder/werkgever - bedrieglijk wegneemt uit de camions van zijn werkmakkers¹⁶²; de verzwarende omstandigheid is in deze hypothese gebaseerd op de bijzondere hoedanigheid van de dader -die een bepaalde vertrouwensband creëert- en aldus van subjectieve of persoonlijke aard, zodat deze enkel geldt voor de persoon die aan deze hoedanigheid beantwoordt en niet voor mogelijke andere deelnemers aan het eigendomsmisdrijf¹⁶³.

Zoals voor misbruik van vertrouwen kan een diefstal (zowel de basisdiefstal als de gebruiks- en loondiefstal) enkel roerende goederen als voorwerp hebben, maar -zoals reeds supra ter inleiding werd aangestipt- heeft de burgerrechtelijke fictie van de onroerende goederen door bestemming of incorporatie evenwel geen uitwerking op het strafrechtelijk domein, zodat ook het bedrieglijk wegnemen van dergelijke (naar het civiel recht) onroerende goederen onder de misdrijfomschrijving van diefstal valt¹⁶⁴.

¹⁶¹. Zie Cass., 14 maart 1984, Arr.Cass., 1983-84, 906; Cass., 8 oktober 1987, Arr.Cass., 1987-88, 172, R.W., 1987-88, 947, R.D.P., 1988, 98, met noot J.S.

¹⁶². Cass., 3 april 1987, Arr.Cass., 1986-87, 1016. De ontvreemde voorwerpen moeten echter geen eigendom zijn van de vervoerder (natuurlijke of rechtspersoon); het volstaat dat de diefstal door een loondienaar werd gepleegd ten nadele van de vervoerder (zie MERCKX, D., "Loondiefstal", nr. 19, in Commentaar Strafrecht en Strafvordering). Zo kan een diefstal van de lading door een loondienaar van de vervoerder gekwalificeerd worden als een loondiefstal, gelet op de (mogelijke) contractuele schade in hoofde van de vervoerder ingevolge de niet-uitvoering van de vervoerovereenkomst. Een diefstal door een loondienaar ten nadele van de vervoerder moet niet plaatsgrijpen in "het huis van de meester" (Cass., 29 juni 1970, Arr.Cass., 1970, 1024). In geval van een loondiefstal door een *werkmán*, dient het misdrijf naar de plaats gesitueerd te zijn in het huis, werkhuis of magazijn van de vervoerder-werkgever, doch heeft het geen belang ten nadele van wie de diefstal werd gepleegd (FRANSEN, H., "Diefstal", in Postal-Memorialis, Lexicon Strafrecht, Strafvordering en Bijzondere Wetten, D 40/10; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., O.C., I, 430).

¹⁶³. DE NAUW, A., O.C., 1987, 309; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., O.C., nr. 802, p. 444; MERCKX, D., I.C., nrs. 5 en 45.

¹⁶⁴. DE NAUW, A., O.C., 1987, 301; FRANSEN, H., I.C., D 40/3; MARCHAL, A. en JASPAR, J.P., O.C., I, nr. 1345, p. 497; NYPELS, J. en SERVAIS, J., O.C., III, nr. 11, p. 370. Zowel FRANSEN als MARCHAL en JASPAR vermelden

Luidens een meerderheidsopvatting in de Belgische rechtspraak en rechtsleer blijft de handeling van "het bedrieglijk wegnemen" mogelijk wanneer het voorwerp van de diefstal reeds voorafgaandelijk aan de dader-dief werd overhandigd, wanneer m.a.w. de dader (en niet meer het slachtoffer) de zaak reeds onder zich heeft. De toepasselijkheid van de diefstal-kwalificatie zal afhangen van de juridische toestand die de voorafgaande afgifte creëert; de accipiens die enkel een *materiële detentie* van de zaak heeft verkregen kan nog steeds een diefstal van de reeds overhandigde of ter beschikking gestelde zaak plegen, terwijl een ontvreemding na een overdracht van een *precair bezit* zal resulteren in het misdrijf van misbruik van vertrouwen¹⁶⁵. De stellingname dat een voorafgaande afgifte van het goed met overdracht van een louter materiële detentie het plegen van een diefstal geenszins verhindert, vindt zijn oorsprong in het Franse strafrecht, waar dit standpunt een doctrinaal fundament had gevonden in de juridische definitie van het begrip "wegneming" zoals uitgewerkt door Emile GARÇON. GARÇON verlaat de beperkte klassieke leer van de wegneming-materiële verplaatsing en opteert voor een extensieve begripsomschrijving met de bekende formule van de *usurpatio possessionis*; "wegneming (*soustraction*)" is "la prise de possession à l'insu et contre le gré du propriétaire ou précédent possesseur, c'est l'usurpation, invito domino, de la véritable possession dans ses deux éléments simultanés et concomitants du corpus et de l'ani-

een vrachtwagen van een ondermening als voorbeeld van een zaak die (naar het burgerlijk recht) onroerend is door bestemming en die (naar het strafrecht als roerend goed) in aanmerking komt voor een diefstal in de zin van artikel 461 Sw.

¹⁶⁵. Zie algemeen: Cass., 9 januari 1950, Pas., 1950, I, 296, J.T., 1950, 206, met noot HENRION, R.; Bergen, 25 maart 1980, Pas., 1980, II, 73; Bergen, 13 januari 1986, J.L.M.B., 1175; DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 648 en 1992, nr. 306; MARCHAL, A. en JASPAR, J.P., o.c., I, 496; NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., IV, nrs. 15-16, p. 13-17; R.P.D.B., Tw. Vol, nrs. 61 e.v. en 83 e.v.; TROUSSE, P.E., "Chronique trimestrielle de jurisprudence, R.D.P., 1959-60, 967-968; X, noot (2) onder Cass., 2 oktober 1973, Arr. Cass., 1974, 119; anders: DEZEURE, R., o.c., nr. 221; LEGROS, R., "Considérations sur le vol", R.D.P., 1954-55, (651), 659; PANIER, C., noot onder Brussel, 22 mei 1985, R.G.A.R., 1988, 11430-3 en 11430-5. Naar de strafmaat bestaat er evenwel geen verschil tussen een eenvoudige diefstal (artikel 463, lid 1 Sw.) en een misbruik van vertrouwen (artikel 491 Sw.).

De afgifte van de zaak die gepaard gaat met een eigendomsoverdracht, sluit uiteraard de mogelijkheid van een eigendomsmisdrijf (zowel diefstal als misbruik van vertrouwen) uit in hoofde van de ontvanger van de zaak. De vraag naar het eigendomsrecht vormt geen prejudicieel geschil en de strafrechter is bevoegd om deze vraag te beantwoorden (DE NAUW, A., o.c., 1987, 306).

mus"¹⁶⁶. In toepassing van deze stelling verkrijgt volgens de Belgische rechtspraak een werknemer in beginsel slechts een materiële detentie over de goederen die hem voor de uitvoering van zijn opdracht door de werkgever werden toevertrouwd, met als gevolg dat de bedrieglijke toeëigening van

¹⁶⁶. GARÇON, E., Code pénal annoté, II, 1956, p. 575, nr. 48 (e.v.). GARÇON maakt met zijn leer van de *usurpatio possessionis* aldus ter omlijning van de term "wegnemen" uit de objectieve delictsinhoud van diefstal toepassing van het begrip bezit in zijn civielrechtelijke betekenis.

(I) Indien men een *werkelijk bezit* over de zaak verwerft -met vereniging van de 2 noodzakelijke elementen, het corpus en de animus-, is de mogelijkheid van een latere usurpatie van het bezit en derhalve van diefstal (alsmede van misbruik van vertrouwen) onbestaande. (II) De accipiens die het corpus ontvangt, doch niet de animus, heeft geen volledig, doch een *precair bezit*. Bij de toeëigening van de zaak handelt deze persoon *animo domini*; hij usurpeert dan niet het bezit in zijn twee elementen, maar zet het reeds verworven precair bezit (onrechtmatig) om in een volledig bezit. Zulke gedraging beantwoordt aan de misdrijfomschrijving van misbruik van vertrouwen. (III) Iemand die echter enkel beschikt over een *louter materiële detentie* van de zaak -een bevoegdheid die veel beperkter is dan en aldus te onderscheiden is van het corpus van het bezit- en m.a.w. vanuit de invalshoek van het civielrechtelijk bezit noch het corpus, noch de animus heeft (noch een volledig, noch een precair bezit heeft), kan over de afgegeven zaak het bezit in zijn twee elementen -corpus en animus- usurperen en op deze wijze een "wegneming" van de zaak verrichten. In deze derde hypothese is de kwalificatie van diefstal niet onverenigbaar met een voorafgaande afgifte van de zaak.

Raadpleeg tevens o.m. de volgende Franse rechtsleer: BERR, C.J., "Aspects actuels de la notion de soustraction frauduleuse", Rev.Sc.Crim., 1967, 49 e.v.; CHAVANNE, A., en JEANDIDIER, W., "Vol. Historiques et généralités. Incrimination: fait de soustraction", Juris-Classeur Pénal, nrs. 26-105; CORLAY, P., La notion de soustraction frauduleuse et la théorie civiliste objective de la possession, 1978 en "Réflexions sur les récentes controverses relatives au domaine et à la définition du vol", J.C.P., 1984, 3160; COUSIN-HOUPPE, M.S., "Vers une continuité de la loi pénale dans le domaine des principales infractions portant atteinte juridique aux biens (Vol - Abus de confiance - Escroquerie)", Rev.Sc.Crim., 1977, 779 e.v.; DONNEDIEU DE VABRES, H., "De la soustraction en matière de vol", Rev.Sc.Crim., 1941, 201 e.v.; GASSIN, R., "La notion de vol dans la jurisprudence française contemporaine", in Mélanges Lebreton, 1968, 108 e.v.; LEAUTE, J., "Le rôle de la théorie civiliste de la possession dans la jurisprudence relative au vol, à l'escroquerie et à l'abus de confiance", in Mélanges Patin, 1965, 244 e.v.; MERLE, R. en VITU, A., o.c., II, 1814-1827; PAGEAUD, A., "L'intention de la victime comme critère de la notion de soustraction en matière de vol", J.C.P., 1955, I, 1256; VEAUX, D., "Vol et transfert de propriété", in Mélanges Pierre Bouzat, 1980, 351 e.v.; VOUIN, R. en RASSAT, M.L., Droit pénal spécial, 1983, 27-28.

Raadpleeg voor meer recente toepassingen in de Franse cassatie-rechtspraak: Cass.fr., 17 december 1980, Bull.Crim., 1980, nr. 351; Cass.fr., 25 mei 1988, Bull.Crim., 1988, nr. 233; Cass.fr., 11 juni 1990, Bull.Crim., 1990, nr. 238; Cass.fr., 3 maart 1992, Dr.pénal, 1992, nr. 254. Het Hof gebruikt steeds de volgende formule: "la détention matérielle d'une chose mobilière, non accompagnée de la remise de la possession, n'est pas exclusive de l'appréhension (of de la soustraction), élément constitutif du vol".

deze goederen een (loon)diefstal inhoudt en geen misbruik van vertrouwen¹⁶⁷. In de lijn van deze rechtspraak zal naar onze mening de vervoerder de materiële detentie van het voertuig en de lading overdragen aan de bestuurder, terwijl hijzelf het (precair) bezit of de eigendom van deze goederen behoudt¹⁶⁸. De chauffeur die aldus slechts beschikt over een louter feitelijke macht over of een louter feitelijk gebruik van het geheel van de transportgoederen (vervoermiddel en vervoerobject) zonder hierop enige rechten te kunnen uitoefenen, kan zich -niettegenstaande de voorafgaande afgifte van de goederen- tijdens of na de materiële uitvoering van de vervoeropdracht schuldig maken aan een gemeenrechtelijke diefstal. Zo kan hij bv. een gebruiks-diefstal van de vrachtwagen plegen indien hij het voertuig onderweg of bij thuiskomst bedrieglijk wegneemt voor een kortstondig gebruik¹⁶⁹.

¹⁶⁷. Zie o.m. Cass. 4 juli 1938, Arr.Cass., 1938, 153; Cass., 18 oktober 1943, Arr.Cass., 1944, 3; Cass., 26 augustus 1959, Arr.Cass., 1959, 938; Corr. Mechelen, 13 mei 1976, R.W., 1979-80, 65, met noot WINANTS, A.; Corr. Luik, 26 juni 1987, J.L.M.B., 1987, 1196. Loondiefstal en misbruik van vertrouwen verschillen naar de minimumhoofdstraf; drie maanden gevangenisstraf (artikel 464 Sw.) tegenover één maand (artikel 491 Sw.). Zie in de recente Franse rechtspraak: Cass.fr., 24 oktober 1990, Bull.Crim. 1990, nr. 355; Cass.fr., 18 juni 1991, Dr.pénal, 1992, nr. 7; Cass.fr., 3 maart 1992, Dr.pénal, 1992, nr. 254.; twee laatste arresten met noot VERON, M.; raadpleeg tevens: VERON, M. "Les détournements commis par les salariés: vol ou abus de confiance ?", Dr.pénal, 1991, nrs. 8-9, p. 4-5.

¹⁶⁸. Zie als voorbeeld van een (loon)diefstal van een vrachtwagen gepleegd door een bestuurder-werknemer die beschikte over de materiële detentie van het voertuig: Luik, 19 januari 1957, Jur.Liège, 1956-57, 217; anders: Bergen, 25 maart 1980, Pas., 1980, II, 73 (de bestuurder van een gemengd voertuig -eigendom van zijn werkgever- heeft volgens het hof een precair bezit over dit voertuig, zodat hij zich niet schuldig kan maken aan een gebruiks-diefstal).

Zie voor een diefstal van een deel van de lading (in casu suiker) door de werknemers van een transportondernemer: Cass.fr., 13 juni 1956, S., 1956, 126 (de werknemers zijn louter feitelijke houders van de vracht suiker die op hun vrachtwagen werd geladen en hebben op geen enkele wijze het bezit van deze suiker verkregen).

¹⁶⁹. De chauffeur die na zijn laatste levering de vrachtwagen tegen de gewoonte in niet onmiddellijk terugbracht naar zijn werkgever, doch zijn maaltijd nuttigde, de nacht in de vrachtwagen doorbracht en vervolgens pas de volgende ochtend na een ontbijt terugkeerde naar zijn werkgever zonder afgeweken te zijn van zijn normaal traject, pleegt geen gebruiks-diefstal van de vrachtwagen (zie Cass., 11 mei 1988, Arr.Cass., 1987-88, 1182). Indien de bestuurder een wel omschreven en zeer beperkte opdracht aangaande het voertuig dient uit te voeren (in casu het plaatsen van het voertuig gestationeerd tegenover de firma, op de binnenkoer van de firma) met verbod het voertuig te gebruiken buiten de perken van de opdracht, zal hij bij het overtreden van dit verbod gebruiks-diefstal plegen (zie Cass., 17 februari 1976, Arr.Cass., 1976, 698). De houder van het voertuig stelt een gebruiks-diefstal wanneer hij het voertuig gebruikt buiten de grenzen van de afgesproken opdracht (zie Pol. Namen, 23 maart 1984, Jur.Liège, 1984, 277, Rev.

In zulke hypothese van een tijdelijke onrechtmatige aanwending van de zaak is het onderscheid tussen de overdracht van materiële detentie of van precair bezit van groot belang. Slechts bij het verkrijgen van de materiële detentie, slechts wanneer men het goed louter stoffelijk onder zich heeft, zal het kortstondig en bedrieglijk gebruik binnen de grenzen van de strafwet vallen (als gebruiksdiefstal), daar een precair bezit enkel aanleiding kan geven tot misbruik van vertrouwen en dit laatste misdrijf steeds een definitieve toeëigening inhoudt¹⁷⁰. Een gewone diefstal alsmede een gebruiksdiefstal van de vrachtwagen (en/of van de goederen) zal tevens

Rég.Dr., 1984, 235; i.p.v. van het voertuig naar de eigenaar te brengen na afgifte van de sleutels, was de houder gedurende een ganse nacht met het voertuig op uitstap geweest). De chauffeur kan uiteraard eveneens een gebruiksdiefstal van de vrachtwagen plegen nadat hij eerst het voertuig en de bijrijder had teruggebracht (zie Brussel, 20 oktober 1971, J.T., 1972, 225).

Bij het al dan niet beantwoorden van de gedraging aan de kwalificatie van gebruiksdiefstal en meer in het bijzonder aan het vereiste bedrieglijk opzet, spelen de feitelijke omstandigheden van elke zaak uiteraard een beslissende rol. Zo zal een chauffeur die na de uitvoering van een internationale vervoeropdracht buiten weten van zijn werkgever het voertuig gedurende de nacht parkeert voor zijn privé-woning in plaats van het onder te brengen op de parkeerplaats van de werkgever, zich ons inziens niet schuldig maken aan een gebruiksdiefstal, tenzij de feitelijke gegevens aantonen dat hij werkelijk heeft gehandeld met het vereiste bedrieglijke opzet, bv. wanneer de kwestieuze vrachtwagen diezelfde avond nog moest ingezet worden voor een nieuwe opdracht en de chauffeur -hiervan duidelijk op de hoogte- dit bewust en gewild verhinderde. Een afwijking van het normale traject impliceert naar ons oordeel op zichzelf evenmin een gebruiksdiefstal in de zin van artikel 461, lid 2 Sw.; de bestuurder kan bv. door onzorgvuldigheid of foutieve kaartlezing een omweg maken, kan bewust op zoek gaan naar een meer geschikte, doch op een andere route gelegen stopplaats met het oog op een bewaking van het voertuig of het nemen van een maaltijd of kan een afwijkende en langere route volgen om een op de radio aangekondigde verkeersopstopping op de autosnelweg of een staking aan een grenspost te vermijden. In geen van deze gevallen toont de chauffeur de bewuste wil om het voertuig tijdelijk aan het genot van de werkgever-vervoerder te onttrekken, zodat bij gebreke aan bijzondere intentie geen sprake kan zijn van een gebruiksdiefstal. Het vereiste bedrieglijk opzet lijkt ons echter wel aanwezig wanneer bv. de bestuurder bij een vervoer naar Zuid-Frankrijk na het lossen van de lading van de gelegenheid gebruik maakt om zonder toestemming van de vervoerder gedurende een dag een privé-uitstapje langs de kust te maken.

¹⁷⁰. Artikel 491 Sw. (misbruik van vertrouwen) kent m.a.w. geen verduistering of verspilling voor kortstondig gebruik (Brussel, 6 december 1969, R.G.A.R., 1970, 8500). Zo zal de garagist die een voertuig -toebehorend aan één van zijn klanten en aan hem toevertrouwd voor reparatie (totstandkoming van een precair bezit)- tijdelijk misbruikt voor persoonlijke doeleinden, geen gebruiksdiefstal plegen (Bergen, 25 maart 1980, J.T., 1981, 196). Indien echter de werkmans-mecaniciën zich tijdelijk meester maakt van het voor reparatie aan zijn werkgever toevertrouwd voertuig, is de mecaniciën schuldig aan gebruiksdiefstal (Brussel, 15 mei 1973, J.T., 1974, 354).

bepaalde verzekeringsrechtelijke gevolgen hebben die niet bestaan in geval van een bedrieglijke verduistering of verspilling van het voertuig¹⁷¹. In geval de vervoerder evenwel zelf een precair bezit heeft over de ontfreemde goederen (bv. de vracht) en hij enige strafbare deelneming heeft verleend aan de bedrieglijke (en definitieve) toeëigening, dient de strafbare gedraging in haar geheel gekwalificeerd te worden als een misbruik van vertrouwen, in hoofde van zowel de vervoerder als de bestuurder (artikel 491 Sw., zie supra).

(2) Verzwarende omstandigheden

Het Belgische Strafwetboek bevat bij het basismisdrijf van diefstal verschillende verzwarende omstandigheden die betrekking hebben op de aangewende middelen om de diefstal te plegen en die wat de wettelijke strafmaat betreft tot gevolg hebben dat de basisdiefstal-wanbedrijf getransformeerd wordt in een misdaad, zijnde een misdrijf strafbaar met criminele straffen. Een verandering van de aard van het misdrijf kan mede bepalend zijn voor een mogelijke extra-territoriale toepassing van de Belgische strafbepaling, met name wanneer de diefstal ten nadele van een Belgische vervoerder werd gepleegd door vreemdelingen in het buitenland¹⁷².

¹⁷¹. Zo is de W.A.M.-verzekeraar niet gehouden de burgerlijke aansprakelijkheid te dekken van hen die zich door (gebruiks)diefstal de macht over de vrachtwagen hebben verschaft (zie artikel 3 § 1 van de nieuwe Wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen -in werking vanaf 6 mei 1991 (artikel 7 van het K.B. van 13 februari 1991, B.S., 6 april 1991)-; voordien artikel 3, lid 1 van de W.A.M.-Wet van 1 juli 1956). Deze verzekeringsrechtelijke bepaling inzake uitsluiting van dekking geldt niet bij het gebruiken van een voertuig waarvan men zich meester heeft gemaakt door misbruik van vertrouwen (Antwerpen, 18 juni 1992, R.W., 1992-93, 233, met noot; PANIER, C., noot onder Brussel, 22 mei 1985, R.G.A.R., 1988, 11430-1); de nieuwe wet van 1989 heeft wel de heling als misdrijf toegevoegd (artikel 3 § 1; SCHUERMANS, L., "Aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen", R.W., 1990-91, 401). In omgekeerde zin zal wanneer een aansprakelijkheidsverzekering van de vervoerder betrekking heeft op een feit van diefstal, het door een werknemer gepleegde misbruik van vertrouwen niet gedekt zijn door de verzekeringsovereenkomst (zie bv. Cass.fr., 14 mei 1991, Bull.Transp., 1992, 3, met noot).

¹⁷². Raadpleeg artikel 10, 5° V.T.Sv. en tevens infra de ruimtelijke toepassingssfeer van de transportstrafwet waarin we artikel 10, 5° V.T.Sv. toelichten aan de hand van een casus van diefstal (in Italië ten nadele van een Belgische vervoerder).

Zo kan de diefstal gepleegd worden door middel van braak (het openbreken van de sluiting van het voertuig)¹⁷³ of met gebruik van valse

173. Raadpleeg de authentieke interpretatie van het begrip *braak* in artikel 484 Sw. Bv. het inslaan van één van de ruiten van de cabine van de vrachtwagen of de trekker, het openbreken van één van de deuren van de laadruimte, het opensnijden van het dekzeil waarmee de vrachtwagen, aanhangwagen of oplegger afgedekt is.

De braak kan dan het middel uitmaken om een diefstal in de vrachtwagen te plegen (bv. van de lading of van andere -aan bestuurder of vervoerder toe-komende- voorwerpen) en tevens om het voertuig zelf bedrieglijk weg te nemen (de tekst van artikel 484 Sw. verzet zich ons inziens niet tegen deze tweede hypothese). De onroerende goederen die worden opgesomd in de omschrijving van de uitwendige braak in artikel 484 Sw. zijn uiteraard goederen die zelf niet vatbaar zijn voor diefstal en dienen om andere (roerende) zaken tegen diefstal te beveiligen. De opgesomde roerende goederen -bijvoorbeeld het voertuig, waarbij geen rekening wordt gehouden met mogelijke civielrechtelijke ficties inzake het onroerend karakter van een goed-, kunnen zelf het corpus delicti uitmaken en bepaalde onderdelen van het roerend goed als potentieel diefstalobject -bv. de deursloten-, kunnen dan fungeren als een mechanisme om het roerend goed zelf -het voertuig- te beveiligen tegen een mogelijke diefstal en alzo een sluiting uitmaken waarop de braak betrekking kan hebben. NYPELS en SERVAIS zijn daarentegen van mening dat de voertuigen in deze kontekst eerder gelijkgesteld moeten worden met onroerende goederen (o.c., III, p. 554, nr. 12).

Het is niet vereist dat de dader in het voertuig is binnengedrongen om de diefstal te plegen (NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., III, p. 547, nr. 3; R.P.D.B., Tw. "Vol", nr. 498). De aanwezigheid van braak veronderstelt wel dat enig geweld werd gebruikt om een sluiting te openen (DE NAUW, A., o.c., 1992, 163; NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., III, p. 550-551, nr. 8). Zo is geen braak in de zin van het Strafwetboek het vrijmaken en achteraf terugplaatsen van loodjes, enkel aangebracht op een vrachtwagen als middel tot controle van de lading (tussen het hoofdhuis en de bijhuizen van een onderneming) en niet als sluitingsmiddel, waarbij tevens een zeer gemakkelijke toegang bestond tot de waren in de vrachtwagen (Brussel, 11 januari 1971, Pas., 1971, II, 98).

In tegenstelling tot het Belgische Strafwetboek wordt in de Franse code pénal een voertuig niet vermeld in de lijst van goederen waar zich een uitwendige braak in strafrechtelijke zin kan voordoen (zie artikel 395 C.P.), zodat traditioneel een diefstal door middel van het openbreken van de sluiting van het voertuig geen verzwarende omstandigheid oplevert (zie DE LESTANG, R. en JEANDIDIER, W., "Vol-Effraction", Juris-Classeur Pénal, nr. 16-17; MERLE, R. en VITU, A., o.c., II, nr. 2277, p. 1860-1861). De nouveau Code pénal bevat de verzwarende omstandigheid van een diefstal die wordt voorafgegaan door, gepaard gaat met of gevolgd wordt door een daad van vernieling of beschadiging zonder aanduiding van enige goederen (zie artikel 311-4, 8° N.C.P.). De beschadiging of vernieling van de vrachtwagen om een diefstal van de lading en/of de vrachtwagen te plegen, zal dan ook in het nieuwe Franse speciaal strafrecht een verzwarende omstandigheid opleveren (met een verhoging van o.m. de maximumgevangenisstraf van drie naar vijf jaar).

Dezelfde regel als de C.P. geldt in het Belgische strafrecht voor de verzwarende omstandigheid van de *inklimming* (eveneens artikel 467 Sw.); een voertuig komt niet voor in de limitatieve opsomming van plaatsen waar de inklimming een verzwarende omstandigheid uitmaakt (zie artikel 486 Sw.; FRANSEN, H., l.c., D 40/13). De mogelijkheid van inklimming als verzwarende omstandigheid blijft uiteraard behouden indien de diefstal plaatsgrijpt in

sleutels¹⁷⁴; verzwarende omstandigheden die overeenkomstig artikel 467 Sw. resulteren in een criminele bestraffing van de diefstal met opsluiting¹⁷⁵. De bedrieglijke wegneming kan tevens geschieden door middel van geweld of bedreiging¹⁷⁶ (ten minste strafbaar met opsluiting, zie de artikelen 468 e.v. Sw.) dat gepaard kan gaan met het aanwenden van braak of valse sleutels of andere bijkomende verzwarende omstandigheden zoals een optreden van twee of meer personen, het gebruiken of tonen van wapens (of op wapens gelijkende voorwerpen)¹⁷⁷, het gebruik maken van (al dan niet gestolen) voertuigen, enz. (zie de artikelen 470-471 Sw.). Ook het plegen van een dief-

de opslagplaats of het magazijn van de vervoerder (bv. het binnendringen via een dakvenster).

174. Niet enkel nagemaakte of valse sleutels, doch ook verloren, zoekgeraakte of weggenomen sleutels vallen onder de verzwarende omstandigheid van valse sleutels (artikel 487 Sw., zie voor een weggenomen sleutel: Cass., 26 april 1954, Arr.Cass., 1954, 547). Indien bv. de sleutels van de vrachtwagen uit de jas van de bestuurder worden onttrokken op een ogenblik dat de bestuurder zich in de sanitaire ruimte bevindt van een baanrestaurant, zal de diefstal van (of in) het slotvaste voertuig geschieden met "valse sleutels" in de zin van het Strafwetboek. Deze verzwarende omstandigheid is evenwel niet aanwezig wanneer de weggenomen sleutel enkel heeft gediend als kontaktsleutel en niet om de vrachtwagen te openen; de sleutel moet namelijk dienen om voorwerpen te openen, waarvan de braak een verzwarende straf ten gevolge zou hebben (zie artikel 487, in fine Sw. en Kr. te velde A, 23 mei 1978, Limb.Rechtsl., 1978, 213, met noot LUYCKX, J.; Mil.Ger., 20 september 1988, J.L.M.B., 1989, 322, met noot WALLIEZ, G.). Indien de sleutel echter eerst wordt aangewend om het ingestelde stuurslot van de niet-slotvaste vrachtwagen te deblokken, lijkt ons de verzwarende omstandigheid van artikel 487 Sw. opnieuw van toepassing te zijn. Dit veronderstelt uiteraard dat het in het voertuig ingebouwde stuurslot kan beschouwd worden als een "inwendige sluiting" van het voertuig in de zin van artikel 484 Sw., zodat de verzwarende omstandigheid van braak toepasselijk kan zijn en de voorwaarde van artikel 487, laatste lid vervuld is.

175. Na correctionalisatie van deze diefstal-misdaad met braak of met valse sleutels door het onderzoeksgerecht op grond van verzachtende omstandigheden -wat in de rechtspraak gebruikelijk is voor dit type van misdrijven-, wordt de in de wet bepaalde criminele straf vervangen door een correctionele straf, bestaande uit een gevangenisstraf van 1 maand tot 5 jaar (artikel 80, laatste lid en artikel 25 Sw.), een facultatieve geldboete van 26 tot 1000 frank en een facultatieve en tijdelijke ontzetting uit de rechten (zie artikel 84 Sw.).

176. Geweld zijn daden van fysieke dwang gepleegd op personen, terwijl met een bedreiging bedoeld wordt alle middelen van morele dwang voor het verwekken van vrees voor een dreigend kwaad (artikel 483 Sw.).

177. Met wapens wordt bedoeld alle toestellen, werktuigen, gereedschappen of andere snijdende, stekende of kneuzende voorwerpen die men heeft ter hand genomen om te doden, te wonden of te slaan, zelfs indien men geen gebruik ervan gemaakt heeft (artikel 482 en 135 Sw.).

stal met geweld en bedreiging bij nacht¹⁷⁸ alsmede het intreden van bepaalde gevolgen voor de *lichamelijke integriteit* of het *leven* van personen verhoogt de toepasselijke criminele straf (zie de artikelen 473-474 Sw.). Deze verzwarende omstandigheden die betrekking hebben op de *modus operandi* van de diefstal, zijn van objectieve of reële aard, zodat deze gelden voor alle deelnemers aan de diefstal, ook wanneer de concrete deelnemingsdaad niet betrekking had op de aangewende middelen en zelfs als de deelnemers niet op de hoogte waren van deze omstandigheid¹⁷⁹. Indien bv. een bediende van een transportfirma aan een derde met het oog op een gewone diefstal inlichtingen geeft over een waardevolle lading in een welbepaalde oplegger en deze derde pleegt de diefstal met gebruik van geweld tegen de vrachtwagenchauffeur met een blijvende fysische of psychische ongeschiktheid tot gevolg, dan is de transportbediende strafrechtelijk verantwoordelijk als medeplichtige aan een zware diefstal met geweld en strafbaar met de criminele straf van dwangarbeid van tien tot vijftien jaar als maximum (artikel 67, 69, lid 1 en 473, lid 1 Sw.). Wanneer de dader van de diefstal bijkomend een wapen heeft gebruikt of getoond of om zijn vlucht te verzekeren gebruik maakte van een gestolen voertuig, zal de maximumstraf voor de bediende-medeplichtige zelfs worden opgetrokken tot een dwangarbeid van vijftien tot twintig jaar (artikel 69, lid 1 en 473, lid 3 Sw.), ook als de bediende totaal geen kennis had van enige geweldsuitoefening of van het gebruik van een gestolen voertuig.

Het onderscheid tussen een eenvoudige diefstal (zonder verzwarende omstandigheden) en een zgn. zware of gekwalificeerde diefstal (met verzwarende omstandigheden) -strafrechtelijk uiteraard van grote relevantie op het vlak van de strafmaat- kan, indien de diefstal betrekking heeft op de lading, tevens op het civielrechtelijk vlak een belangrijke weerslag hebben voor de vervoerder, meerbepaald om de ontheffing van zijn contractuele aansprakelijkheid te gronden door het aantonen van een omstandigheid die de vervoerder niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen (zie artikel 17, 2 in fine C.M.R.). Een gewone diefstal zal

¹⁷⁸. Diefstal bij nacht is de diefstal gepleegd meer dan een uur voor zonsopgang en meer dan een uur na zonsondergang (artikel 478 Sw.).

¹⁷⁹. Zie o.m. Cass., 28 november 1979, Arr.Cass., 1979-80, 398; Cass., 24 november 1987, Arr.Cass., 1987-88, 388, R.W., 1987-88, 1091, met noot VANDEPLAS, A.; Cass., 24 juni 1992, J.L.M.B., 1993, 27; Cass., 6 januari 1993, R.Cass., 1993, p. 68, nr. 326; Antwerpen, 20 november 1986, R.W., 1987-88, 359, met noot MERCKX, D.; DE NAUW, A., O.C., 1987, 321-322; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., O.C., 321, 335 en 444; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., O.C., I, 162A en 430; VAN DEN WYNGAERT, C., O.C., I, 243 en 332.

normalerwijze geen ontheffing van aansprakelijkheid meebrengen, terwijl een gekwalificeerde diefstal (vnl. een gewapende diefstal) in bepaalde situaties door de (zeer strenge) rechtspraak beschouwd wordt als een onvermijdelijke gebeurtenis en aldus een algemene ontheffingsgrond conform de C.M.R.-wetgeving oplevert¹⁸⁰. Het aanvaarden van de ontheffingsgrond is echter steeds afhankelijk van de feitelijke omstandigheden waarin de diefstal werd gepleegd -zoals voornamelijk de locus delicti, de plaats van de diefstal-, ook in een hypothese van een diefstal met gebruik van wapens¹⁸¹.

¹⁸⁰. Raadpleeg het overzicht van rechtspraak bij o.m.: DE VOS, J., Europees goederenvervoer over land en zee in 1992, 1990, 530-535; HAAK, K.F., o.c., 1984, 160-163; LAMY Transport, T.1, Route, 1992, nrs. 319 en 497; PONET, F., o.c., 1986, nr. 463, p. 317-324; PONET, F. en WILLEMS, E., l.c., 1992, p. 743-744, nr. 58.

Zo werd bv. een C.M.R.-vervoerder niet aansprakelijk gesteld voor een diefstal als gevolg van een gewapende overval op de vrachtwagenbestuurder (Cass.fr., 21 juni 1988, Eur.Vervoerr., 1988, 711, Bull.Transp., 1988, 437; in casu geschiedde de diefstal nadat de bestuurder zijn vrachtwagen op aanwijzing had stilgezet).

Evenzo werd een overmachtsituatie aanvaard bij een diefstal met geweld en gebruik van een voertuig met blauw zwaailicht en een van inzittenden droeg herkenningsband, waardoor de vervoerder meende dat hij te doen had met de politie (zie Kh. Parijs, 3 december 1992, Bull.Transp., 1993, 136; naar het Belgische strafrecht vertaald, zal dit minstens de gekwalificeerde diefstal van artikel 472 Sw. inhouden).

¹⁸¹. Zo oordeelde het Franse Hof van Cassatie in een recent arrest dat een overval door vijf gewapende mannen op een chauffeur die in zijn gesloten voertuig sliep op een rustplaats langs een Italiaanse autosnelweg, geen onvermijdbare gebeurtenis uitmaakt, daar de vervoerder had nagelaten aan zijn chauffeur preciese onderrichtingen te geven door een veilige reisweg en haltes op beschermde plaatsen te voorzien (Cass.fr., 14 mei 1991, Eur.Vervoerr., 1992, 124; Bull.Transp., 1992, 11; zie eveneens voor een afwijzing van de ontheffingsgrond in twee vergelijkbare casussen van een gewelddadige diefstal door verschillende gewapende personen van een vrachtwagen met lading die geparkeerd stond op een onbewaakte plaats langs een Italiaanse autosnelweg, terwijl de bestuurder in de cabine lag te slapen: Cass.fr., 18 maart 1986, Bull. Transp., 1986, 251, met noot -autosnelweg nabij Milaan; Cass.fr., 20 maart 1990, Bull.Transp., 1990, 778, met noot -autosnelweg Rome-Napels). Een diefstal met braak werd evenmin beschouwd als een onvermijdbare gebeurtenis (Kh. Brussel, 22 juni 1973, Eur. Vervoerr., 1974, 252; Parijs, 13 juli 1979, onuitg., geciteerd in LAMY Transport, T.1, 1992, nr. 319).

C. Vernieling en beschadiging van goederen

Zowel het vervoermiddel (de vrachtwagen, al dan niet met een aangekoppelde aanhangwagen) als het vervoerobject (de vracht) kunnen het voorwerp uitmaken van opzettelijke (en in een welbepaald geval onopzettelijke) daden van vernieling of beschadiging, die door de voorschriften van het gemeenrechtelijk strafrecht als strafbare gedragingen worden omschreven. Op basis van de twee hoofdcriteria van het *middel tot* en het *voorwerp van* de vernieling of de beschadiging, kent boek II van het Belgisch Strafwetboek diverse onderverdelingen van algemene en bijzondere incriminaties die tot doel hebben de bescherming van goederen tegen een onrechtmatige aantasting en destructie (en in bepaalde hypothesen tevens een beveiliging van personen) en deze langs strafrechtelijke weg beoogde bescherming richt zich uiteraard mede tot de goederen die worden ingezet bij de uitvoering van een opdracht tot wegtransport. Verschillende van deze incriminaties van het Strafwetboek van 1867 werden door de Wet van 7 juni 1963 gemoderniseerd en aangepast aan de huidige omstandigheden¹⁸², onder meer in functie van een betere strafrechtelijke bescherming van de roerende goederen. Belangrijk voor het wegtransport is dat bijvoorbeeld het *motorvoertuig* als specifiek te beschermen voorwerp in verschillende misdrijfomschrijvingen inzake vernieling en beschadiging werd opgenomen (bijvoorbeeld in de artikelen 510, 520 en 521 Sw.)¹⁸³.

Hierna geven we een schematisch overzicht van de (vanuit de invalshoek van het wegtransport van goederen) belangrijkste gemeenrechtelijke strafbaarstellingen met een daad van vernieling of beschadiging als materieel kernelement. Bij de verdere beknopte toelichting van deze commune schade-misdrijven -toegepast op de aktiviteit van het vervoeren van goe-

¹⁸². Wet van 7 juni 1963 tot wijziging van het Strafwetboek en de Wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, *B.S.*, 15 juni 1963. Zie M.v.T., *Gedr.St.*, Kamer, 1961-62, nr. 424/1, 1; Verslag namens de commissie voor de justitie, *Gedr.St.*, Senaat, 1962-63, nr. 215; Cass., 27 april 1971, *Arr.Cass.*, 1971, 830 (betreft artikel 521, lid 3 Sw.).

¹⁸³. In de sector van het wegtransport is het aantal voertuigen in de periode 1970-1991 verdubbeld (Instituut voor Wegtransport (IWT-ITR), *Brochure 25 jaar bestaan / 1966-1991*, p. 32). Voor de periode 1980-1992 werd een toename vastgesteld van het aantal voertuigen met 49% voor de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg in België (1980: 55.391 - 1992: 82.640; zie: Instituut voor Wegtransport (IWT), *Kerncijfers van de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg in België*, januari 1993).

deren over de weg- nemen we de artikelsgewijze volgorde van boek II van het Strafwetboek over, met aanduiding van het corresponderend nummer van het in het schema aangegeven misdrijf.

VERNIELING EN/OF BESCHADIGING:

<i>VAN</i>	<i>DOOR of MET BEHULP VAN</i>	<i>SCHULD- ELEMENT</i>	<i>AARD VAN HET MISDRIJF</i> ¹⁸⁴
------------	-----------------------------------	----------------------------	---

(1) - (art.: 510-519)

voertuig en/of vracht	brand	opzet (algemeen + bijzonder) onachtzaamheid	misdaad wanbedrijf
-----------------------------	-------	--	-----------------------

(2) - (art.: 559, 1°)

voertuig en/of vracht	niet gepre- ciseerd	opzet	overtreding
-----------------------------	------------------------	-------	-------------

(3) - (art.: 528-529 en 531)

voertuig (zonder motor) (of vracht)	geweld of bedreiging	opzet	misdaad wanbedrijf
--	-------------------------	-------	-----------------------

¹⁸⁴. Overeenkomstig de drieledige indeling van de misdrijven (artikel 1 Sw.), gebaseerd op de aard van de in de strafwet bepaalde straf (criminele, correctionele of politiestraf).

(4) - (art.: 520)

motor- voertuig	ontploffing	opzet (algemeen + bijzonder)	misdaad wanbedrijf
--------------------	-------------	------------------------------------	-----------------------

(5) - (art.: 521, lid 2-3 en 522)

motor- voertuig	niet gepre- ciseerd	bijzonder opzet	wanbedrijf
--------------------	------------------------	--------------------	------------

(6) - (art.: 534)

banden of hindernis van een voertuig	niet gepre- ciseerd	bijzonder opzet	wanbedrijf
---	------------------------	--------------------	------------

(7) - (art.: 533)

vracht (koopwaar)	niet gepre- ciseerd	bijzonder opzet	wanbedrijf
----------------------	------------------------	--------------------	------------

(8) - (art. 527)

vracht- brief (titel)	niet gepre- ciseerd	bijzonder opzet	misdaad wanbedrijf
-----------------------------	------------------------	--------------------	-----------------------

(1) *Brandstichting (schema-nr. 1)*

Artikel 512 Sw. vormt de basisstrafrechtsgrond ter sanctionering van een opzettelijke brandstichting van zowel het voertuig als de lading die zich in het voertuig bevindt. Dit gemeenrechtelijk misdrijf is naar zijn materieel constitutief element reeds voltrokken van zodra het vuur wordt aangestoken en bestaat aldus in rechte zelfs wanneer de brand slechts partiële schade aan het voertuig en/of de lading heeft aangericht¹⁸⁵. Indien de in brand gestoken goederen niet toebehoren aan de dader, vereist artikel 512 Sw. dat de brandstichting aan anderen ernstig nadeel kan berokkenen (artikel 512, lid 1) -het goed moet m.a.w. een zekere waarde vertegenwoordigen¹⁸⁶-; een strafbaarheidsvoorwaarde die ons steeds vervuld lijkt in het geval van een wegtransport van handelsgoederen sensu lato, evenzeer wat het voertuig als de lading betreft. De brandstichting van goederen die in exclusieve eigendom toebehoren aan de dader (bv. een vervoerder die zijn eigen vrachtwagen of een lading in geval van eigen vervoer in brand steekt), is luidens artikel 512, lid 2 Sw. slechts strafbaar bij het voorhanden zijn van een bijzonder opzet in de zin van een kwaad of bedrieglijk opzet (respectievelijk een wil tot schade en een wil tot onrechtmatige verrijking ten nadele van een ander)¹⁸⁷, bv. de vervoerder-eigenaar die brand sticht met de bedoeling een vergoeding van de schade-verzekeraar te bekomen.

¹⁸⁵. Cf. Cass., 24 oktober 1892, Pas., 1893, I, 5; Antwerpen, 30 januari 1986, R.W., 1985-86, 2345; DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 845 en 1992, nr. 431-a; DE SWAEF, M., "Opzettelijke brandstichting", Commentaar Strafrecht en Strafprocedure, nr. 5; NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., IV, 227; R.P.-D.B., Tw. "Incendie", Compl. IV, nrs. 32-38; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., o.c., I, 467A.

Het bestaan van het misdrijf van brandstichting is m.a.w. geenszins afhankelijk van een gehele vernieling van de lading of de vrachtwagen door het vuur.

¹⁸⁶. DE SWAEF, M., l.c., nr. 9 en "Over opzettelijke brandstichtingen", R.W., 1985-86, (2348), 2350, nr. 5 (met referentie aan de parlementaire voorbereiding). Deze specifieke voorwaarde werd bij amendement aan de strafbepaling van artikel 512 toegevoegd om een strenge bestraffing van voorwerpen met een uiterst geringe waarde te vermijden (Amendementen voorgesteld door PIERSON, Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/3, 2 en Verslag, Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/4, 12).

Het volstaat dat de brand aan anderen ernstig nadeel "kon" berokkenen. De omstandigheid dat de aangestoken brand vanzelf gedoofd is en in werkelijkheid slechts zeer geringe schade heeft veroorzaakt, heeft geen invloed op de strafbaarheid van de gepleegde brandstichting (zie Antwerpen, 30 januari 1986, R.W., 1985-86, 2345 met noot DE SWAEF, M.).

¹⁸⁷. DE SWAEF, M., l.c., nrs. 8 en 10; NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., IV, p. 219, nr. 7; R.P.D.B., Tw. "Incendie", Compl. IV, nrs. 137-138.

De correctionele straffen van het basisartikel 512 Sw. worden vervangen door criminele straffen (dwangarbeid van vijftien tot twintig jaar), indien een motorvoertuig -ongeacht of dit aan de dader of aan derden toebehoort- in brand wordt gestoken en de dader moest vermoeden dat zich aldaar op het ogenblik van de brand een of meer personen bevonden (artikel 510 Sw.).

Een **motorvoertuig** -als één van de limitatief in artikel 510 Sw. opgesomde goederen¹⁸⁸- wordt in de rechtsleer omschreven als "tout moyen de transport par terre, ainsi que tout matériel agricole ou industriel, qui peut être actionné par une force mécanique sous la direction de l'homme"¹⁸⁹; een vrachtwagen (in ruime en niet-technische zin) voor vervoer van goederen over de weg behoort aldus tot deze categorie. Wanneer het wegvervoer verricht wordt met een sleep of vrachtwagencombinatie (zijnde twee voertuigen die aan elkaar zijn gekoppeld, met name een vrachtwagen met aanhangwagen of een trekker met oplegger -deze laatste combinatie wordt in het technisch jargon een geleed voertuig genoemd¹⁹⁰-), zoals vaak het geval is voor internationaal transport, dan kan men zich in functie van een toepassing van artikel 510 Sw. alsmede van de bijzondere vernielingsmisdrijven van artikel

¹⁸⁸. De reden waarom het motorvoertuig in de lijst van artikel 510 Sw. voorkomt heeft meer te maken met de aanwezigheid van personen dan met het belang van het goed (zie Verslag van de commissie voor de justitie, Gedr. St., Kamer, 1961-62, nr. 424/4, 11).

Tijdens de parlementaire voorbereiding van de Wet van 7 juni 1963 (B.S., 15 juni 1963), die artikel 510 Sw. heeft gewijzigd, wilde de regering de initieel voorziene categorie van "voertuigen" uit de tekst weglaten (alsmede uit de tekst van de infra te bespreken misdrijven van artikel 520 en 521 Sw.), gezien bepaalde voorwerpen van minder belang (met vermelding van rijwielen en kruiwagens als voorbeeld) de bijzondere bescherming van artikel 510 niet vereisen (zie Gedr. St., Kamer, 1961-62, nr. 424/2, 2, in fine). Na een discussie in de kamercommissie voor de justitie werd voorgesteld en aanvaard om het woord "voertuigen" te vervangen door "motorvoertuigen" (Verslag van de kamercommissie, gecit., 10).

¹⁸⁹. R.P.D.B., Tw. "Incendie", Compl. IV, nr. 81.

¹⁹⁰. Zie artikel 1 § 2, 22° van het K.B. van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Het aantal trekkers en opleggers -de combinatie van het geleed voertuig-is in vergelijking tot het aantal vrachtwagens en aanhangwagens het sterkst gestegen in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg en maakt thans duidelijk het merendeel uit van het totaal aantal voertuigen. Bv. verhouding 57% (trekkers en opleggers) en 43% (vrachtwagens en aanhangwagens) van het totaal aantal voertuigen in 1980 (55.391) en 64% - 36% in 1992 (totaal aantal: 82.640); geraadpleegde bron: IWT, Conjunctuurevolutie en economische vooruitzichten in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg - tweede halfjaar 1992, Brussel, november 1992.

520 en 521 Sw. (infra) afvragen of de bijzondere penale bescherming zich uitstrekt tot de gehele voertuigcombinatie, met name tot de vrachtwagen met de aanhangwagen en tot de trekker met de oplegger. Vergt een toepassing van artikel 510 Sw. op bv. een geleed voertuig met bemanning het in brand steken van de trekker, of volstaat een brandstichting van de aan de trekker gekoppelde oplegger? Mag de gehele vrachtwagencombinatie m.a.w. beschouwd worden als een "motorvoertuig", als het specifiek strafrechtelijk beschermd voorwerp (in de artikelen 510, 520 en 521 Sw.)? In een poging tot antwoord komt het ons nuttig voor te rade te gaan in de eigen wetgeving inzake het wegtransport van goederen en het algemeen wegverkeersreglement, waarvan de overeenstemmende begripsomschrijvingen terzake richtinggevend kunnen zijn. Zo wordt een motorvoertuig omschreven als een voertuig met eigen beweegkracht, als een voertuig uitgerust met een motor, bestemd om op eigen kracht te rijden, terwijl een aanhangwagen -en ook een oplegger is een aanhangwagen, maar zonder vooras- een voertuig is om door een ander te worden voortbewogen of een voertuig is dat bestemd is om aan een motorrijtuig te worden gekoppeld¹⁹¹. Gelet op deze definities uit de specifieke transportwetgeving en gelet op het beginsel van de strikte interpretatie van de strafwetten deze mede gevoed door de reeds aangehaalde woordsubstitutie doorgevoerd tijdens de parlementaire voorbereiding van het nieuwe artikel 510 Sw. (motorvoertuig i.p.v. voertuig)-, lijkt ons de zwaardere kwalificatie van brandstichting van artikel 510 Sw. enkel rechtstreeks toepasselijk in de hypothese van het in brand steken van het trekkend of motorgeeelte van het voertuig -waarin normalerwijze de bestuurder aanwezig is- en niet wanneer de brand enkel wordt aangestoken aan een aanhangwagen, zelfs indien deze gekoppeld is aan de vrachtwagen of trekker; de al dan niet aangekoppelde aanhangwagen mag zodoende niet beschouwd worden als motorvoertuig in de zin van artikel 510 Sw. (en evenmin in de zin van de hiernavolgende misdrijven uit de artikelen 520 en 521, lid 3 Sw.)¹⁹². Het opzettelijk

¹⁹¹. Raadpleeg bv. artikel 2, 3°-5° van het K.B. van 25 november 1992 houdende het algemeen reglement inzake het professioneel goederenvervoer; artikel 1 § 2, 14° van het K.B. van 15 maart 1968 houdende het algemeen technisch reglement; artikel 1, 2° van de sociale EEG-verordening nr. 3820/85 van 20 december 1985, dat eveneens geldt voor de EEG-tachograafverordening nr. 3821/85 van 20 december 1985 (zie artikel 2 van deze laatste verordening) en artikel 2.15° en 2.21° van het algemeen wegverkeersreglement van 1 december 1975.

¹⁹². Zo zal ook het in brand steken van een caravan of kampeeraanhangwagen die aan een personenvoertuig is gekoppeld, geen brandstichting uitmaken van een motorvoertuig in de zin van artikel 510 Sw. Een caravan kan evenwel beschouwd worden als een rijtuig (zie R.P.D.B., Tw. "Incendie",

in brand steken van een oplegger of aanhangwagen, die bv. afgekoppeld en al dan niet met een lading onbewaakt wordt achtergelaten op de openbare weg of op een parkeerterrein, wordt dan strafrechtelijk beteugeld op basis van de correctionele strafbaarstelling van artikel 512 Sw. Niettegenstaande we om de supra uiteengezette redenen zelf opteren voor de aangeduide restrictieve omschrijving van de term "motorvoertuigen", moeten we evenwel erkennen dat het verrichten van een wegtransport van goederen met een geled voertuig (trekker met oplegger) een bijzondere omstandigheid qua samenstelling van de voertuigen uitmaakt, gelet op de specifieke koppeling van de oplegger aan de trekker -de oplegger is een aanhangwagen zonder vooras waarvan het voorste gedeelte volledig steunt op de trekker- en dat het aldus verdedigbaar lijkt dat dit voertuig-oplegger door de bijzondere aankoppeling een integrerend deel gaat uitmaken van het motorvoertuig. Het zij tenslotte vermeld dat in geval van een opzettelijke brandstichting van de aangekoppelde aanhangwagen bijkomend kan gedacht worden aan een toepassing van artikel 517 Sw., gezien de beide zaken namelijk zodanig geplaatst zijn dat de brand noodzakelijk van de ene naar de andere zaak moest overslaan; via de strafwettelijke omweg van artikel 517 Sw. kunnen alzo de criminele straffen van artikel 510 Sw. opnieuw gelden.

De toepasselijkheid van de verhoogde penale bescherming in artikel 510 Sw. is vervolgens onderworpen aan de dubbele voorwaarde dat op het ogenblik van de brand *daadwerkelijk een of meer personen aanwezig waren in het motorvoertuig* én dat de dader van de brandstichting *deze aanwezigheid vermoedde of moest vermoeden*¹⁹³, bv. het in brand steken van een stapvoets rijdende vrachtwagen of van een trekker van een in het buitenland ingeschreven geled voertuig uitgerust met (afgesloten) slaapcabine, die gedurende de nacht op een parking langs een Belgische autosnelweg gestationeerd staat. Bij het ontbreken van één van de twee noodzakelijke elementen (een reële menselijke aanwezigheid en het vermoeden), zal de daad van brandstichting

Compl. IV, nr. 76 in fine, SACE definieert een rijtuig als elk voertuig voor het vervoeren of herbergen van personen) en kan alzo vallen binnen de bijzondere beschermingsregeling van artikel 510 Sw.; een equivalent voor het vervoeren van goederen is niet voorzien.

¹⁹³. Antwerpen, 15 januari 1987, R.W., 1986-87, 1977, met noot MISSAL, J.F.; het arrest preciseert dat het openbaar ministerie of de burgerlijke partij dus niet moeten bewijzen dat de beklaagde kennis had van de aanwezigheid van andere personen op het ogenblik van de feiten; een louter vermoeden dienaangaande bij de dader voldoet reeds aan het wettelijk vereiste. Ter beoordeling van dit vermoeden maakt het arrest mede gebruik van het criterium van "de redelijk mens".

strafbaar zijn krachtens het hoger aangestipte artikel 512 Sw.¹⁹⁴. Het is evenwel niet vereist dat de in het voertuig aanwezige bestuurder of bijrijder zich ingevolge de brandstichting zelf in een reële gevaarstoestand bevond; een algemene of potentiële gevaarssituatie t.a.v. de aanwezige personen volstaat¹⁹⁵.

Hetzelfde artikel 510 Sw. fungeert als strafrechtsgrond voor een opzettelijke brandstichting van een vracht die ligt opgeslagen -vóór of na het vervoer- in een "magazijn" van de vervoerder of van een voertuig dat voor onderhoud is gestationeerd in de "werkplaats", mits vervulling van de dubbele voorwaarde van een reële aanwezigheid van personen en het vermoeden van zulke aanwezigheid in hoofde van de brandstichter; wanneer één van de noodzakelijke voorwaarden niet gerealiseerd is, zal de brandstichting in een van deze onroerende goederen -opgenomen in de beperkende lijst van artikel 510 Sw.- strafbaar zijn op basis van artikel 511 Sw.

Voor de besproken kwalificaties van opzettelijke brandstichting (de artikelen 510, 511 en 512 Sw.), voorziet de strafwetgever twee verzwarende omstandigheden; een brandstichting bij nacht (artikel 513 Sw.) en een brandstichting die verwondingen of de dood heeft veroorzaakt (artikel 518 Sw.). Voor een omschrijving van de tijdsomstandigheid "nacht" mag men geen toepassing maken van de contextuele authentieke interpretatie van artikel 478 Sw. (meer dan een uur voor zonsopgang en meer dan een uur na zonsondergang), die slechts geldt voor het misdrijf van diefstal¹⁹⁶. Nacht in de

¹⁹⁴. Bv. indien de brandstichter in de mening verkeerde dat de chauffeur in de cabine van zijn vrachtwagen aan het rusten was, doch deze zich in werkelijkheid op het ogenblik van de brandstichting bevond in een nabijgelegen baanrestaurant.

¹⁹⁵. DE NAUW, A., O.C., 1987, nr. 848; DE SWAEF, M., I.C., nr. 7: MISSAL, J.F., "(Opzettelijke) brandstichting van goederen waarbij de dader de aanwezigheid van een of meer personen moest vermoeden", R.W., 1986-87, (1979), 1982, nr. 11.

¹⁹⁶. Cass., 7 november 1898, Pas., 1899, I, 11; DE NAUW, A., O.C., 1992, nr. 437.

Na de wijziging door artikel 5 van de Wet van 2 juli 1975 (B.S., 24 juli 1975) luidt de titel van afdeling III van hoofdstuk I van titel IX van boek II van het Strafwetboek -waartoe artikel 487 behoort- weliswaar "Betekenis van sommige in dit wetboek (voordien: in dit hoofdstuk) voorkomende uitdrukkingen" -de reden van wijziging van "hoofdstuk" in "wetboek" was dat de begrippen uit de artikelen 479-480 Sw. niet meer gebruikt worden bij het misdrijf van diefstal (zie de M.v.T., Gedr.St., Senaat, 1974-75, nr. 554/1, 6)-, doch de kwestieuze interpretatiebepaling van artikel 478 Sw. vermeldt expressis verbis dit misdrijf van diefstal. Het lijkt ons verdedigbaar dat deze bepaling bij analogie wordt toegepast op andere misdrijven indien dit in het voordeel van de beklaagde uitkomt (een *analogia in bonam partem*, bv. een niet-toepassing van een verzwarende omstandigheid), doch tussen het

kontekst van brandstichting (artikel 513 Sw.) moet verstaan worden als het ogenblik waarop redelijkerwijze kan worden aangenomen dat de bewoners slapen, dat de hulp dan langzamer op de been komt en het gevaar voor uitbreiding van de brand groter is¹⁹⁷. De verzwarende omstandigheid van nacht leidt tot een verhoging van de correctionele straf van artikel 512, lid 1 Sw. (zijnde het basisartikel voor een opzettelijke brandstichting van andermans voertuig of lading) tot de criminele straf van opsluiting (artikel 513, lid 4 Sw.), wat mede niet te verwaarlozen gevolgen heeft voor een extra-territoriale toepassing van de Belgische strafbepalingen inzake brandstichting¹⁹⁸. De misdaad van de brandstichting van een vrachtwagen-motorvoertuig -waarin zich een of meer personen bevinden en de dader moest hun aanwezigheid vermoeden- die gepleegd wordt bij nacht, is strafbaar met de criminele straf van levenslange dwangarbeid (artikel 510 en 513, lid 2 Sw.), doch blijft correctionaliseerbaar door het onderzoeksgerecht wegens verzachtende omstandigheden op grond van artikel 2, 4° van de Wet van 4 oktober 1867 op de verzachtende omstandigheden.

Het veroorzaken van brand van andermans roerende of onroerende goederen -zonder enig onderscheid¹⁹⁹- door een onvoorzichtige of nalatige gedraging wordt strafbaar gesteld in artikel 519 Sw. Voor de constitutie van dit misdrijf van onopzettelijke brandstichting stelt de strafwet niet de vereiste dat de daad aan anderen ernstig nadeel kan berokkenen en is de al dan niet aanwezigheid van personen in het goed evenmin relevant; ook de strafmaat voor dit misdrijf wordt niet beïnvloed door de tijdsomstandigheid

misdrijf van diefstal en brandstichting lijkt ons geen hechte analogie te bestaan.

¹⁹⁷. Antwerpen, 8 september 1981, R.W., 1982-83, 579, met noot SMETS, J.

¹⁹⁸. De brandstichting zal nu namelijk naar de wet een misdaad uitmaken, zodat dit misdrijf gepleegd door een vreemdeling buiten Belgisch grondgebied tegen een Belgische vervoerder in België strafrechtelijk vervolgbaar is, indien het feit strafbaar is krachtens de wetgeving van het land waar de brandstichting gepleegd werd met een straf waarvan het maximum vijf jaar vrijheidsberoving overtreft (artikel 10, 5° V.T.Sv.); zie infra de ruimtelijke toepassingsfeer van de transportstrafwet. Bv. een opzettelijke brandstichting bij nacht door protesterende boeren in Zuid-Frankrijk van een lading groenten en fruit, geladen op een Belgische vrachtwagen.

¹⁹⁹. Cass., 21 juni 1954, Arr.Cass., 1954, 682.

van de nacht²⁰⁰. Onopzettelijk brand veroorzaken van eigen goederen maakt in het Belgische strafrecht geen strafbare gedraging uit²⁰¹. Een brand die wordt veroorzaakt door een onzorgvuldig handelen vanwege de vervoerder aan het voertuig en/of de lading behorende tot diens eigendom, valt zodoende beneden de door artikel 519 Sw. getrokken strafbaarheidsgrens. Indien de brand ontstaat aan de eigen goederen van de vervoerder door een onvoorzichtig en onafhankelijk optreden van de bestuurder-werknemer, maakt deze laatste zich plichtig aan het misdrijf van onopzettelijke brandstichting, tenzij het volgens bepaalde Franse rechtsleer gaat om een foutieve handeling van de werknemer die toerekenbaar is aan de werkgever of die werd verricht in opdracht van de werkgever²⁰². Zelfs bij de uitvoering van een welbepaalde taak op onvoorzichtige wijze door de vervoerder-werkgever opgedragen, zal naar onze mening de werknemer strafbaar blijven indien diens eigen handeling eveneens te beschouwen is als een onzorgvuldigheid in de zin van artikel 519 Sw. Het is slechts wanneer de brand uitsluitend te wijten is aan een onzorgvuldige gedraging vanwege de vervoerder-eigenaar, dat de bestuurder-werknemer -niettegenstaande zijn materieel in causaal verband staande uitvoeringsdaad, doch zonder enige morele verwijtbaarheid- straffeloos zal blijven²⁰³; een straffeloosheid die gelet op de eigendomstoestand uiteraard ook speelt voor de vervoerder.

In tegenstelling tot het misdrijf van onopzettelijke slagen en verwondingen en onopzettelijke doding (de artikelen 418-420 Sw.) heeft de strafwetgever voor het wanbedrijf van onopzettelijke brandstichting in de wettekst de vier strafrechtelijk relevante oorzaken van de brand opgesomd; artikel 519 Sw. is alzo enkel toepasselijk indien de brand werd veroorzaakt

²⁰⁰. DE SWAEF, M., "Onopzettelijke brandstichting", Commentaar Strafrecht en Strafvordering, 2-3.

²⁰¹. DE SWAEF, M., "Brandstichting van eigen goederen", R.W., 1991-92, (226), 227, nr. 7 in fine; NYPELS, J. en SERVAIS, J., O.C., IV, p. 244, nr. 9; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., O.C., I, 468. Dezelfde regel geldt in het Franse strafrecht (zie o.m.: BERNARDINI, R., "Incendie", Encycl.Dalloz Pénal, nr. 52; MERLE, R. en VITU, A., O.C., 1982, II, 2036), dat de onopzettelijke brandstichting van andermans roerende of onroerende goederen als een overtreding van vierde klasse strafbaar stelt in artikel R.38, 4° C.P.

²⁰². Zie BARBERGER, C., "Contraventions et peines (quatrième classe). Incendie involontaire", Juris-Classeur Pénal, nr. 12; BERNARDINI, R., I.C., nr. 52, beiden met referentie aan een oud arrest van het hof van beroep van Toulouse dd. 27 juni 1888.

²⁰³. Raadpleeg tevens GOYET, F., Droit pénal spécial, 1972, 8ed., p. 889, noot 1; R.P.D.B., Tw. "Incendie", Compl. IV, nr. 166.

door één van de vier in de wet gepreciseerde gevallen van onvoorzichtigheid²⁰⁴. De derde in artikel 519 Sw. vermelde oorzaak van "het dragen of laten staan van vuur of licht zonder voldoende voorzorg" wordt evenwel in de jurisprudentie op een vrij ruime wijze geïnterpreteerd; deze bepaling doelt op elke onvoorzichtige verspreiding van vuren of lichten, niet alleen door mensenhanden, maar ook met behulp van machines of toestellen geplaatst onder menselijke leiding²⁰⁵. Zo zal niet enkel de bestuurder bij het aansteken van een lucifer met het oog op het roken van een sigaret of bij het wegwerpen van een niet-uitgedoofde sigaret (de klassieke casus van een onopzettelijke brandstichting) in de nabijheid van een lading brandbare stoffen met een brand van de vracht tot gevolg, een strafbare inbreuk begaan op artikel 519 Sw.²⁰⁶, doch kan tevens deze gemeenrechtelijke straf-

²⁰⁴. Cass., 26 februari 1934, Pas., 1934, I, 174 (motivering); DE NAUW, A., O.C., 1987, 408-409; DE SWAEF, M., I.C., 3.

²⁰⁵. Cass., 29 januari 1923, Pas., 1923, I, 174 (waarbij niet vereist is dat de dader de machines of de toestellen zelf bediende); Cass., 9 november 1953, Arr.Cass., 1954, 147; Cass., 29 november 1954, Arr.Cass., 1955, 202 (motivering); Cass., 7 oktober 1957, Pas., 1958, I, 97; Gent, 5 april 1954, R.W., 1954-55, 974; Mil.Ger., 13 mei 1955, Pas., 1955, II, 65. Eenzelfde interpretatie van een gelijklopende wetsbepaling (zie artikel R. 38, 4° C.P.) in de Franse strafrechtspraak: raadpleeg o.m. BARBERGER, C., I.C., nr. 36; BERNARDINI, R., I.C., nr. 59.

²⁰⁶. Vergelijk de volgende arresten, in België: Cass., 22 juli 1950, Arr.Cass., 1950, 729 (aansteken van een lucifer in de nabijheid van een benzinetank, waarin benzine werd overgegoten), in Frankrijk: Cass.fr., 18 december 1962, Bull.Crim., 1962, nr. 376; J.C.P., 1963, IV, 10 (wegwerpen van een niet-uitgedoofde sigaret naast brandbare stoffen) en in Nederland: H.R., 7 maart 1932, N.J., 1932, 684 (met een brandende sigaret een donkere garage betreden waarin automobielen en motorrijtuigen gestald stonden en licht brandbare stoffen -olie en benzine- op de grond gemorst waren. Het weze opgemerkt dat het misdrijf in artikel 158 van het Nederlandse Strafwetboek op algemene wijze omschreven is als "hij aan wiens schuld brand te wijten is", zonder verdere precisering van de brandoorzaken). Ook in geval van een brand die het gevolg is van een ontoereikende verpakking en het gebrekkig stuwen van bepaalde gevaarlijke goederen (o.m. lucifers-uiteeraard een potentieel vuur) vanwege de afzender (zie Tribunale Civile e Penale di Milano, 22 maart 1973, Eur.Vervoerr., 1974, 490, betreft een civielrechtelijke uitspraak aangaande artikel 17 en 18 van het C.M.R.-verdrag), kan ons inziens artikel 519 Sw. toepasselijk zijn. De door brand aangetaste of vernielde vracht mag uiteraard niet in eigendom toebehoren aan de dader-brandstichter. Indien de lading bestaat uit gevaarlijke goederen die onder de A.D.R.-reglementering vallen (bv. brandbare vloeistoffen van de A.D.R.-klasse 3 -waartoe benzine behoort- of brandbare vaste stoffen van de gevaarsklasse 4.1), zal het roken in de nabijheid van te behandelen colli of van stilstaande voertuigen of in de voertuigen reeds op zichzelf een overtreding vormen van de A.D.R.-reglementering (zie Rn. 10.374, bijlage B van het A.D.R.-verdrag); deze concrete A.D.R.-overtreding wordt strafbaar gesteld met de strafbepalingen van de Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie

baarstelling toepasselijk zijn wanneer de brandoorzaak gelegen is in een defect aan het voertuig (bv. het warm lopen van één van de motoronderdelen of het ontstaan van een lekke band), dat zelf het gevolg is van een gebrek-
 kig technisch onderhoud of dito controle vanwege de vervoerder²⁰⁷. Niette-
 genstaande de wettelijke opsomming van de brandoorzaken, kent artikel 519
 Sw. also een ruim materieel toepassingsgebied. Deze gemeenrechtelijke
 strafbepaling van artikel 519 Sw. lijkt ons ook van toepassing wanneer bij-
 voorbeeld een vracht kledingwaren volledig vernield wordt door een brand
 die werd veroorzaakt door laswerken uitgevoerd aan een voertuig dat gepar-
 keerd stond naast de met de kleding geladen trailer, gezien de uitvoerder
 van de laswerken vuur heeft gedragen of laten staan zonder voldoende voor-
 zorg en alzo het transportobject heeft vernield²⁰⁸. Een bij het wegtransport
 betrokken persoon die in eigen handen of door middel van het voertuig "vuur
 of licht draagt" in strijd met een welbepaald op brandpreventie gericht
 veiligheidsvoorschrift uit de bijzondere vervoerreglementering (bijvoor-
 beeld inzake het vervoer van gevaarlijke goederen)²⁰⁹ met een brand van

over het wegverkeer, zie infra Gevaarlijke goederen). De nationale wetge-
 ving aangaande de springstoffen (die o.m. het vervoer ervan reguleert)
 schrijft eveneens een bijzonder en strafrechtelijk gehandhaafd rookverbod
 voor en dit op minder dan 10 meter van de plaats waar springstoffen worden
 behandeld (zie artikel 87 van het K.B. van 23 september 1958, strafbaar
 krachtens de bijzondere strafwet van 28 mei 1956, tevens infra Gevaarlijke
 goederen).

²⁰⁷. Het voertuig zal m.a.w. met de ontstane vonken en/of vlammen in
 deze feitelijk hypothese "vuur dragen zonder voldoende voorzorg" in de zin
 van artikel 519 Sw.

Vergelijk bv. met de rechtspraak inzake een onopzettelijke brandstichting
 veroorzaakt door de vonken verspreid door de uitlaat van een vorklift
 (Cass., 28 oktober 1968, Arr.Cass., 1969, 227), van een motor of tractor
 die een dorsmachine aandrijft (Cass., 9 november 1953, Arr.Cass., 1954, 147
 ; Cass., 7 oktober 1957, Pas., 1958, I, 97) of van dieselmotoren (Gent, 5
 april 1954, R.W., 1954-55, 974, met noot).

²⁰⁸. Zie Kh. Antwerpen, 4 januari 1991, Rechtspr.Antw., 1992, 216 (be-
 treft een civielrechtelijke uitspraak aangaande artikel 17 en 18 van het
 C.M.R.-verdrag). Raadpleeg voor een toepassing van artikel 519 Sw. op een
 geval van brand veroorzaakt door laswerken tevens: Gent, 7 juni 1973, R.W.,
 1973-74, 2150, met noot VANDEPLAS, A.; voor een burgerlijke zaak van brand
 veroorzaakt door laswerken: Antwerpen, 17 april 1975, T.B.H., 1976, 89.

²⁰⁹. Bv. een persoon die het reeds geciteerde rookverbod overtreedt of
 die een inbreuk pleegt op de algemene A.D.R.-veiligheidsverplichting inzake
 draagbare verlichtingsapparaten (Rn. 10.353 (1), bijlage B van het A.D.R.-
 verdrag: het is verboden een voertuig binnen te gaan met verlichtingsappa-
 raten met een vlam en de gebruikte apparaten mogen geen metalen oppervlak
 hebben dat vonken kan veroorzaken) of die in strijd met artikel 87 van het
 K.B. van 23 september 1958 (het algemeen reglement inzake springstoffen)
 vuur bij zich heeft op minder dan 10 meter van de plaats waar springstoffen

andermans goed tot noodzakelijk gevolg, zal deze handeling verrichten "zonder voldoende voorzorg" in de zin van artikel 519 Sw. Wanneer de inbreuk op het veiligheidsvoorschrift door een strafbepaling van de transportwet strafrechtelijk wordt gesanctioneerd, zal er een eendaadse samenloop ontstaan tussen een gemeenrechtelijk en een transportmisdrijf²¹⁰.

Om zich te bevrijden van zijn *contractuele aansprakelijkheid* in geval van brandschade draagt de vervoerder een zware bewijslast. Wanneer hij het bewijs kan leveren van een opzettelijke brandstichting van het voertuig met een vernieling of een beschadiging van de lading tot gevolg én bijkomend kan aantonen dat hijzelf en de bestuurder geen onzorgvuldigheid hebben begaan die de mogelijkheid van een dergelijke brandstichting creëerde of vergemakkelijkte -bij de beoordeling van deze laatste voorwaarde zal de plaats waar het geladen voertuig geparkeerd stond een cruciale rol spelen-, aanvaardt de civiele rechtspraak het bestaan van de algemene ontheffingsgrond als voorzien in artikel 17, 2 in fine C.M.R. (de onvermijdelijke gebeurtenis met onoverkomelijke gevolgen)²¹¹. Het kunnen produceren van een strafrechtelijke veroordeling voor opzettelijke brandstichting lastens derden, brengt voor de in een burgerlijke procedure aangesproken vervoerder mee dat hij reeds zal slagen in het eerste onderdeel van zijn lastige bewijsopdracht. Ook een casus die in penalibus kan gebracht worden onder de kwalificatie van onopzettelijke brandstichting van de lading door een derde, kan leiden tot een ontheffing van de contractuele aansprakelijkheid van de vervoerder²¹². Een veroordeling voor onopzettelijke brandstichting las-

behandeld worden.

Bv. het niet afzetten van de motor gedurende de laad- en losoperaties (een principiële verplichting opgelegd door Rn. 10.431, bijlage B van het A.D.R.-verdrag; eenzelfde verbod in artikel 105, lid 2 van het reeds geciteerde K.B. van 23 september 1958: "tijdens het laden en lossen moet de motor stilstaan") of het gebruik maken van een voertuig dat niet beantwoordt aan de bijzondere vereisten betreffende de elektrische uitrusting (voor het A.D.R.-vervoer: Rn. 10.251, bijlage B en aanhangsel B.2 van het A.D.R.-verdrag).

²¹⁰. Zie infra Mogelijkheid van eendaadse samenloop tussen gemeenrechtelijke en transportmisdrijven.

²¹¹. Raadpleeg het overzicht van rechtspraak bij o.m.: LAMY Transport, T.1, Route, 1992, nrs. 321 en 497; PONET, F., De overeenkomst van internationaal wegvervoer - CMR, 1986, nr. 464, p. 324-327; zie tevens: X, "Responsabilités et assurances en matière de transports de marchandises. II. Cas pratiques. Cas n° 1. Incendie criminel d'un véhicule abandonné la nuit sur la voie public", D.P.C.I., 1976, (593), 609-611.

²¹². Zie recent in de Belgische rechtspraak: Kh. Antwerpen, 4 januari 1991, Rechtspr.Antw., 1992, 216 (aanvaarding van de algemene ontheffings-

tens de vervoerder of diens medewerker -wat noodzakelijkerwijze het bewijs van een onzorgvuldige gedraging inhoudt- zal daarentegen elke deur sluiten om een beroep te kunnen doen op de aangehaalde CMR-ontheffingsgrond.

(2) Vernieling door ontploffing (schema-nr. 4)

Artikel 520 Sw. assimileert het vernielen of pogen te vernielen van (o.m.) een motorvoertuig door het veroorzaken van een ontploffing met het misdrijf van brandstichting, rekening houdend met de diverse onderscheidingen gemaakt in de artikelen 510 e.v. Sw. (aanwezigheid van personen, eigendomstoestand, verzwarende omstandigheden). Het materiële feit van een ontploffing wordt in de rechtspraak op een ruime wijze omschreven als "toute libération massive ou brutale d'une certaine quantité d'énergie; il est indifférent qu'il s'agisse d'une libération d'énergie provoquée par une déflagration de poudre, de gaz, d'air comprimé, de nature thermonucléaire ou autre"²¹³. Volgens de doctrine vereist het misdrijf van vernieling door ontploffing opzet als schuldelement²¹⁴ -de dader moet m.a.w. "wetens en wilens" deze strafrechtelijk verboden vernielingsdaad stellen, wat uiteraard leidt tot een grote restrictie voor een mogelijke toepassing van de gemeenschappelijke strafbepaling van artikel 520 Sw. op een gedraging die zich situeert in de kontekst van een wegvervoer van goederen²¹⁵ - en kan dit misdrijf enkel gepleegd worden t.a.v. de limitatief in de wettekst opgesomde goederen, waaronder een motorvoertuig²¹⁶.

grond van artikel 17 § 2, in fine C.M.R. in geval van een brand van een lading die het gevolg is van door een derde uitgevoerde laswerken).

²¹³. Mil.Ger., 13 mei 1955, Pas., 1955, II, 65, R.D.P., 1955-56, 129.

²¹⁴. DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 869 en 1992, nr. 445; R.P.D.B., Tw. "Incendie", Compl. IV, nr. 188; zie voor een toepassing Corr. Brussel, 8 april 1991 en Brussel, 28 juni 1991, R.D.P., 1992, 437, met noot DE CODT, J.

²¹⁵. Zo kan een onzorgvuldige handeling die een explosie van een tankwagen geladen met gevaarlijke produkten tot gevolg heeft, duidelijk niet bestraft worden op basis van de gemeenschappelijke strafbepaling van artikel 520 Sw.; evenwel kan gedacht worden aan een toepassing van artikel 519 Sw. of van een strafrechtelijk gehandhaafd voorschrift uit de bijzondere wetgeving die het vervoer van gevaarlijke goederen normeert, voor zover de onzorgvuldige handeling uiteraard beantwoordt aan de vereiste constitutieve misdrijfbestanddelen.

²¹⁶. DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 869 en 1992, nr. 445; MARCHAL, A. en JASPAR, J.P., o.c., 1965, I, nr. 1669.
Zoals voor de misdrijfkwalficatie van brandstichting van artikel 510 Sw.

(3) Vernieling of onbruikmaarmaking van een motorvoertuig (schema-nr. 5)

Hij die *een motorvoertuig geheel of gedeeltelijk vernielt (anders dan door brand of ontploffing) of onbruikbaar maakt met het oogmerk om te schaden*, wordt krachtens artikel 521, lid 2 en 3 Sw. bestraft met correctionele straffen. Het veroorzaken van verwondingen of zelfs de dood maakt een verzwarende omstandigheid uit (artikel 522 Sw.), doch niet het plegen van de vernieling of de onbruikbaarmaking met behulp van geweld of bedreiging, al dan niet in vereniging of in bende²¹⁷. Het misdrijf vereist een bijzonder opzet -een oogmerk om te schaden- dat analoog is met de kwaadwillige intentie uit andere misdrijfomschrijvingen inzake vernieling als bv. in de artikelen 527, 533 en 534 Sw., die we infra bespreken.

De reeds geciteerde Wet van 7 juni 1963 heeft deze bijzondere strafrechtelijke beveiliging van het motorvoertuig in artikel 521 Sw. ingevoegd; voordien werd een dergelijke handeling gesanctioneerd met (slechts) politiestraffen op basis van het opvangartikel 559, 1° Sw.²¹⁸. De vernieling of onbruikbaarmaking is enkel strafbaar indien het motorvoertuig aan een ander toebehoort. Niettegenstaande het feit dat dit constitutief element enkel uitdrukkelijk wordt vernoemd t.a.v. de in lid 1 van artikel 521 Sw. opgesomde goederen en niet voor deze in lid 3 (waaronder de motorvoertuigen), mag worden aangenomen dat dit een strafbaarheidsvereiste is voor de aantas-

wilde de regering tijdens de parlementaire voorbereiding van de Wet van 7 juni 1963 die ook een wijziging van artikel 520 Sw. inhield op het vlak van de opsomming van de beschermde goederen, bij amendement het begrip "voertuig" weglaten, doch werd vervolgens overeengekomen dit te vervangen door de term "motorvoertuig" (zie Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/2, 3 en nr. 424/4, 12). Voor een poging tot omschrijving van een "motorvoertuig" verwijzen we naar het supra behandelde deel inzake de opzettelijke brandstichting (meerbepaald artikel 510 Sw.). Gelet op de gegeven definitie zal de opzettelijke vernieling door ontploffing van een afgekoppelde oplegger die bv. geladen is met gevaarlijke ontplofbare produkten niet binnen de misdrijfomschrijving van artikel 520 Sw. vallen.

²¹⁷. Noch artikel 525 Sw., noch de artikelen 528-529 Sw. zijn namelijk toepasselijk op het misdrijf van artikel 521 Sw. (zie tevens infra). De amendementen die dergelijke verzwarende omstandigheden wilden voorschrijven (met name een uitbreiding van artikel 525 Sw. en een invoeging van een artikel 521bis, Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/5, 2 en nr. 424/7, 2) werden door de kamer niet aangenomen (zie Hand., Kamer, 1962-63, 4 april 1963, 50-53).

²¹⁸. Zie DE NAUW, A., o.c., 1987, 415; FRERE, M., "Rondom de vernieling of de beschadiging van roerende eigendommen ...", R.W., 1962-63, 183-184 (met als voorbeeld o.m. het doorkerven van autobanden).

ting van al de in artikel 521 Sw. beschermde goederen²¹⁹. Deze strafbaarheidsvereiste is gerealiseerd wanneer de dader niet de enige eigenaar is van het motorvoertuig; de vernieling of onbruikbaarmaking blijft m.a.w. strafbaar indien de dader medeëigenaar is van het voertuig²²⁰. Of de vernielde of onbruikbaar gemaakte motorvoertuigen al dan niet aan particulieren toebehoren, is evenwel niet relevant voor een toepassing van artikel 521, lid 3 Sw.²²¹.

De strafwetgever heeft de bescherming beperkt tot een **motorvoertuig**, een begrip dat we in verband met het wegtransport van goederen met een vrachtwagencombinatie of sleep gepoogd hebben meer nauwkeurig te omschrijven bij de bespreking van artikel 510 Sw. inzake de opzettelijke brandstichting²²². Gelet op deze omschrijving zal een aanhangwagen van een vrachtwagen -als een niet-motorvoertuig- niet onder de bijzondere bescherming van artikel 521, lid 3 Sw. vallen en enkel strafrechtelijk beveiligd worden door de aanvullende strafbaarstelling van artikel 559, 1° Sw. met

²¹⁹. In de tekst van het oorspronkelijke wetsontwerp werden de motorvoertuigen mede opgenomen in de opsomming van lid 1 van artikel 521 Sw. (zie artikel 8 van het ontwerp, in bijlage bij de M.V.T., Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/1, 8), zodat de voorwaarde van "het aan een ander toebehoren" eveneens uitdrukkelijk werd gesteld voor deze categorie van voorwerpen. Enkel om een onderscheid te maken naar de strafmaat (doch zonder afwijking van de vereiste constitutieve bestanddelen) werden de motorvoertuigen vervolgens in een afzonderlijke alinea van artikel 521 Sw. geplaatst. Behoudens dit belangrijk steunpunt in de parlementaire voorbereiding kunnen we tevens de globale opbouw van de vernielingsmisdrijven uit het Strafwetboek aanhalen die essentieel gericht is op de bescherming van andermans roerende en onroerende goederen.

²²⁰. Cf. Cass.fr., 20 januari 1981, Bull.Crim., 1981, nr. 27, p. 87, J.C.P., 1981, II, 19673 en 19701bis, met noot R. de L.; Gaz.Pal., 1981, 2, Somm., 222, Rev.Sc.Crim., 1982, 132, met noot BOUZAT, P. (betreft een toepassing van de vroegere afzonderlijke strafbaarstelling inzake vernielen en beschadigen van andermans voertuigen in artikel 445 van het Franse Strafwetboek; in casu behoorde het voertuig tot de huwelijksgemeenschap). Dezelfde regel is toepasselijk voor artikel 521 uit het Belgische Strafwetboek (SCREVENS, R., BOSLY, H.D., GORLE, F. en QUARRE, P., "Chronique semestrielle de jurisprudence", R.D.P., 1982, 440).

²²¹. Cass., 27 april 1971, Arr.Cass., 1971, 830.

²²². Zie supra. Ook aangaande deze misdrijsbepaling had de regering de bedoeling om de woorden "of voertuigen" -zoals aanvankelijk voorzien in het wetsontwerp- weg te laten teneinde te vermijden dat minder belangrijke objecten op een bijzondere wijze in de strafwet zouden beschermd worden (de verantwoording bij het regeringsamendement geeft rijwielen en kruiwagens als voorbeeld, Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/2, 3) en werd na een discussie in de kamercommissie voor de justitie overeengekomen deze woorden te vervangen door "of motorvoertuigen" (Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/4, 13).

evenwel zeer lichte strafsancties (een geldboete van 10 tot 20 frank !), zodat aan de effectiviteit van deze laatste bescherming ernstig kan getwijfeld worden. De afwezigheid van een toereikende penale beveiliging van de aanhangwagen van een vrachtwagen maakt ons inziens een grote lacune uit in het Belgisch strafrechtelijk beschermingssysteem van roerende goederen tegen vernieling en beschadiging. Dit beveiligingsprobleem, alsmede voor andere waardevolle roerende goederen die niet expliciet gevisieerd zijn in een afzonderlijke gemeenrechtelijke incriminatie -wat getuigt van de zeer beperkte waardering die de strafwetgever eertijds kon opbrengen voor roerende eigendommen²²³-, kan nochtans op een eenvoudige wijze worden verholpen door het invoeren van een algemene basismisdrijfschrijving inzake vernieling én beschadiging die in beginsel elk roerend goed omvat (inclusief dus een aanhangwagen voor het verrichten van een wegtransport) en die naar zijn maximale strafmaat een voldoende streng karakter vertoont (bv. een gevangenisstraf van twee jaar), zoals bestaat in onder meer het Franse, Nederlandse, Duitse of Engelse strafrecht²²⁴. Indien geopteerd wordt voor het behouden van een afzonderlijke strafbaarstelling dient de objectieve delictsinhoud alleszins te worden uitgebreid tot het algemeen begrip "voertuigen" (als voorbeeld kunnen we de vroegere Franse incriminatie van artikel 445 C.P. aanhalen)²²⁵; de vrees voor een te strenge bestraffing van min-

²²³. Zie VANDEPLAS, A., "Evolutie van strafrecht en politie", *De Pol.*, 1985, (71), 74.

²²⁴. Zie artikel 434 van Franse Code Pénal ("*un objet mobilier ou un bien immobilier appartenant à autrui*" - of artikel 322-1 N.C.P.: "*un bien appartenant à autrui*"); artikel 350 van het Nederlandse Wetboek van Strafrecht ("*enig goed dat geheel of gedeeltelijk aan een ander toebehoort*"); par. 303 van het Duitse Strafgesetzbuch ("*eine fremde sache*") en sect. 1 van de Engelse Criminal Damage Act van 1971 ("*any property belonging to another*").

Zo is bv. de Franse algemene incriminatie van artikel 434 C.P. toepasselijk op het breken van de voorruit en het beschadigen van de ruitenwisser en de achteruitkijkspiegel van een vrachtwagen (Cass.fr., 10 juni 1987, *Bull. Crim.*, 1987, nr. 238, p. 649) of het breken van de voorruit en het achterlicht van een privé-voertuig (Pau, 28 juni 1989, *Dr.pénal*, 1990, nr. 149); de Duitse strafbaarstelling op het aflaten van de luchtbanden van een voertuig (SCHONKE, A. en SCHRODER, H., *Strafgesetzbuch. Kommentar*, 23ed., 1988, 1951) en de Engelse misdrijfschrijving op het aanbrengen van krassen op het voertuig (SMITH, J.C. en HOGAN, B., *Criminal Law*, 6ed., 1988, 678).

²²⁵. Deze vroegere afzonderlijke strafbaarstelling inzake vernieling en beschadiging van voertuigen in artikel 445 van het Franse Strafwetboek (ingevoegd door de Ordonnantie van 31 januari 1961 en vervolgens geabsorbeerd door het in vorige voetnoot geciteerde artikel 434 C.P., zijnde een produkt van de bekende Franse hervormingswet "Sécurité et Liberté" van 2 februari 1981) luidde:

"... détruit ou dégradé par incendie ou par tout autre moyen, en tout ou en

der waardevolle voorwerpen die aan de basis lag van de ten onrechte doorgevoerde woordsubstitutie tijdens de parlementaire voorbereiding van de Wet van 7 juni 1963 (motorvoertuigen i.p.v. voertuigen), kan worden opgevangen door een voldoende ruimte tussen de boven- en ondergrens van de wettelijke strafmaat en door de techniek van de verzachtende omstandigheden.

De verboden gedraging uit de objectieve delictsinhoud van het misdrijf van artikel 521, lid 3 Sw. bestaat uit de twee materiële daden van **vernieling** (zij het *geheel*, zij het *gedeeltelijk*) en **onbruikbaarmaking** van het motorvoertuig; daden die de iure van elkaar te onderscheiden zijn. De vernieling moet aldus niet leiden tot een onbruikbaarmaking van het voertuig, terwijl een onbruikbaarmaking geen vernieling dient in te houden²²⁶. Aangezien de strafwetgever deze beide materiële handelingen niet heeft gedefinieerd, moeten deze de betekenis verkrijgen die ze hebben in het gewone spraakgebruik. Hierbij zij het opgemerkt dat artikel 521, lid 3 Sw. in tegenstelling tot andere strafbepalingen zoals bijvoorbeeld artikel 528 of 559, 1° Sw., enkel het vernielen, doch niet het beschadigen van het beschermde voorwerp als zodanig strafbaar stelt²²⁷; de onbruikbaarmaking van

partie, un véhicule quel qu'il soit appartenant à autrui ..." (met een maximale gevangenisstraf van maar liefst vijf jaar), zodat de bescherming van artikel 445 C.P. gold voor elk voertuig of transportmiddel over de weg, met of zonder motor (zie GOYET, F., *O.C.*, 1972, nr. 1283, p. 899; LAMBERT, L., *Traité de droit pénal spécial*, 1968, 538; VITU, A., "Destructions - Dégradations - Dommages", *Encycl.Dalloz Pénal*, nr. 88); bv. het opzettelijk breken van de ruiten van een caravan (Cass.fr., 27 maart 1974, *D.*, 1974, I.R., 113).

Vóór de invoeging van deze afzonderlijke incriminatie was de beschadiging van een voertuig een inbreuk op het opvangartikel R. 38.6° C.P. (vroeger 483-6° C.P.), dat vergelijkbaar is met artikel 559, 1° van het Belgisch Strafwetboek; bestraft werd bv. het laten leeglopen van de banden van een auto (Cass.fr., 13 mei 1954, *D.*, 1954, 457) of suiker doen in de benzine-tank van een motorvoertuig (Corr. Fougères, 7 juni 1955, *D.*, 1955, 552).

²²⁶. Zie Antwerpen, 13 september 1990, *R.W.*, 1990-91, 674, met noot en Pol. Hasselt, 8 februari 1991 en 16 oktober 1991, *Limb.Rechtsl.*, 1991, 231 en 235. Ook tijdens de parlementaire werkzaamheden werd benadrukt dat men met de nieuwe tekst van artikel 521 Sw. onbruikbaarmakingen beoogt te beteugelen die geen gehele of gedeeltelijke vernieling uitmaken (zie *Gedr. St.*, Kamer, 1961-62, nr. 424/4, 14).

Het zij opgemerkt dat een volledige vernieling van het motorvoertuig normalerwijze wel een onbruikbaarheid van het voertuig tot gevolg zal hebben.

²²⁷. Een eenvoudige beschadiging volstaat niet (DE NAUW, A., *O.C.*, 1987, 415; NYPELS, J. en SERVAIS, J., *O.C.*, IV, p. 249, nr. 2) en mag dan ook niet gelijkgesteld worden met een gedeeltelijke vernieling (anders: Pol. Hasselt, 8 februari 1991, *Limb.Rechtsl.*, 1991, 231). Ook tijdens de bespreking van het wetsontwerp in de kamercommissie voor de justitie werd de mening verdedigd dat een beschadiging die geen vernieling van een onderdeel of van het geheel is, niet onder toepassing van artikel

het voertuig kan evenwel beschouwd worden als een bijzondere vorm van beschadiging²²⁸. De bewering dat het Hof van beroep te Antwerpen in het -reeds in voetnoot geciteerde- arrest van 13 september 1990 elke vorm van vandalisme, elke vorm van vernieling/beschadiging van een motorvoertuig zou beschouwd hebben als een strafbare inbreuk op artikel 521, lid 3 Sw.²²⁹, berust ons inziens op een manifest foutieve lezing van het arrest of is alleszins een stelling die we zelf niet kunnen terugvinden in deze uitspraak²³⁰. In het Nederlandse strafrecht verstaat de rechtsleer onder vernielen het geheel stukmaken, het zo uiteenrukken dat het voorwerp als zodanig niet meer bestaat, terwijl een onbruikbaarmaking inhoudt dat het voorwerp in zodanige toestand wordt gebracht dat het niet meer kan werken²³¹. Een daad van gehele of gedeeltelijke vernieling in de zin van artikel 521, lid 3 Sw. betekent alleszins meer dan het louter veroorzaken van een waardevermindering van de vrachtwagen (wat een beschadiging is). De vrachtwagen moet geheel of partieel worden stukgemaakt, afgebroken of vernietigd; het moet gaan om een ernstige aantasting van het beschermde voorwerp (of een onderdeel, gelet op de strafbaarstelling van een gedeeltelijke

521 valt (Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/4, 13).

²²⁸. In bv. het Duitse en Engelse strafrecht wordt de onbruikbaarmaking -als niet uitdrukkelijk vermeld in de strafbepaling- beschouwd als een modaliteit van het beschadigen (zie respectievelijk SCHONKE, A. en SCHRODER, H., o.c., 1988, 1948-1952; SMITH, J.C. en HOGAN, B., o.c., 1988, 677-680).

²²⁹. Zie de bespreking van dit arrest door DELBROUCK, Y., "Vernielen - onbruikbaar maken - beschadigen van voertuigen: één vlag één lading ?", Limb.Rechtsl., 1992, (149), 151 en "Om deze redenen, (het rechtscollege) beslist", Politieblad Limburg, 1991, 3, (236), 242.

²³⁰. In dit arrest van 13 september 1990 heeft het Hof van beroep te Antwerpen wel duidelijk gepreciseerd dat de strafwetgever in artikel 521, lid 3 Sw. het onderscheid heeft willen maken tussen een handeling van enerzijds vernieling en anderzijds onbruikbaarmaking; een stelling die gelet op de wettekst en de parlementaire voorbereiding niet ter discussie kan staan.

²³¹. Zie NOYON, T.J. en LANGEMEIJER, G.E., Het Wetboek van Strafrecht, 7de druk, bewerkt door REMMELINK, J., III, p. 352, nr. 5 (bespreking van artikel 161 van het Nederlandse Wetboek van Strafrecht - het misdrijf van het vernielen, onbruikbaar maken of beschadigen van enig werk dienende tot waterkering of waterlozing).

Raadpleeg tevens H.R., 19 oktober 1971, N.J., 1972, nr. 33, p. 75, met concl. Adv.-Gen. Mr. REMMELINK (de onbruikbaarmaking vereist niet dat de materie van het goed door de handeling is aangetast, zodat men een goed zonder het te beschadigen onbruikbaar kan maken voor zijn bestemming; in casu betrof het een door de Raad goedgekeurde toepassing van de algemene incriminatie van artikel 350 van het Wetboek van Strafrecht op het opzettelijk en wederrechtelijk uit de grond trekken van een verkeersbord met paal).

vernietiging) in zijn bestaan of in zijn structuur of fundamentele kenmerken²³². Zoniet, dan hebben we te maken met een beschadiging. Het onbruikbaar zijn van het motorvoertuig moet naar onze mening eerder begrepen worden in de zin van een functioneel-technische onbruikbaarheid; door een technisch mankement zal het voertuig (tijdelijk) geen eigen beweegkracht meer hebben. De handeling van de onbruikbaarmaking moet rechtstreeks betrekking hebben op het voorwerp zelf. Zo zal het volledig insluiten van een vrachtwagen zodat deze noch vooruit, noch achteruit kan bewegen (bv. tijdens een protestactie) ons inziens de objectieve delictsinhoud van het misdrijf van artikel 521, lid 3 Sw. niet vervullen. Het zij tenslotte opgemerkt dat de regering tijdens de parlementaire voorbereiding van de Wet van 7 juni 1963 een amendement had ingediend om het initieel voorziene begrip van de onbruikbaarmaking uit de strafwettekst weg te laten wegens het te vaag karakter ervan²³³.

Het zoeken naar een algemene en tevens voldoende precies afgelijnde definitie van deze in de strafwet aangewende begrippen zal steeds een hachelijke onderneming blijven, gelet op de enorme feitelijke diversiteit van de uitvoeringsdaden en het vaak situeren van deze daden in de grenszone van de drie gedragingen. Het zullen evenwel de feitelijke elementen van een welbepaalde casus zijn die in concreto het trekken van een duidelijke grens tussen enerzijds de vernietiging en de onbruikbaarmaking en anderzijds de beschadiging -met aanzienlijke gevolgen naar de strafmaat (correctionele of politiestrafpen)- moeten mogelijk maken. Zo zijn we bijvoorbeeld van oordeel dat het maken van krassen op het motorvoertuig²³⁴, het bekladden van

²³². De correctionele rechtbank te Tongeren gebruikte in een vonnis van 12 januari 1957 als synoniemen van de woorden vernietigen of overhoopwerpen uit artikel 521 Sw. (vóór de wijziging door de Wet van 7 juni 1963): verwoesten, vernietigen, buiten gebruik stellen, in puin leggen (R.W., 1956-57, 2053).

²³³. Amendementen voorgesteld door de regering, Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/2, 3; een mening die gedeeld werd door sommige leden van de kamercommissie voor de justitie, doch na discussie in de kamercommissie werd het amendement ingetrokken (zie Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/4, 14).

²³⁴. In het Engelse strafrecht een vorm van beschadiging (zie SMITH, J.C. en HOGAN, B., O.C., 1988, 678), in het Franse strafrecht een vorm van lichte beschadiging (VITU, A., "Contraventions et peines (Quatrième classe) Dommages aux objets mobiliers et biens immobiliers appartenant à autrui", Juris-Classeur Pénal, nr. 35).

het voertuig met verf²³⁵ of het doorstrepen van sommige identificatiegegevens op de cabine van de vrachtwagen (bijvoorbeeld de naam en de vestigingsplaats van de vervoerfirma of het nummer van de vervoervergunning) op zichzelf beschouwd beschadigingen uitmaken, terwijl het desgevallend af-trekken van de cijfers en letters van deze identificatievermelding eerder een partiële vernieling inhoudt. Het ombuigen van een ruitenwisser van een vrachtwagen is een beschadiging, terwijl het afbreken van dit voorwerp neerkomt op een vernieling. Het stukslaan van een van de lichten van de vrachtwagen (bijvoorbeeld de dimlichten, mistlichten of de richtingaanwijzers) zal niet onmiddellijk het onbruikbaar maken zijn van het voertuig - niettegenstaande dit voertuig wettelijk niet meer geschikt zal zijn voor gebruik op de openbare weg-, doch moet wel eerder gezien worden als een gedeeltelijke vernieling dan een loutere beschadiging van het voertuig. De volgende feitelijke handelingen werden reeds door de Belgische rechtspraak beschouwd als een vernieling van een motorvoertuig in de zin van artikel 521 Sw.: het toebrengen van deuken in de carrosserie, het breken of vernielen van de voorruit, het vernielen van de achterlichten, van een ingebouwde radio of van een achterspatbord, het uitrukken van een knipperlicht of van de rugleuning van een voorzetel, het afbreken van de antenne²³⁶, het doorsnijden van de banden met een mes teneinde het rijden van het voertuig te verhinderen²³⁷ en het vrijwillig aanrijden van een motorvoertuig met een lichte beschadiging tot gevolg²³⁸. Het losschroeven van de kop van een

²³⁵. Cf. Cass.fr., 25 juli 1979, J.C.P., 1979, IV, 331 (een persoon die opschriften op een legervoertuig schildert, pleegt het misdrijf van opzettelijke beschadiging van een voertuig).

²³⁶. Raadpleeg Antwerpen, 13 september 1990, R.W., 1990-91, 674, met noot; Pol. Hasselt, 8 februari 1991, 4 oktober 1991 en 16 oktober 1991, Limb.Rechtsl., 1991, 230-237 en de niet-gepubliceerde rechtspraak van de rechtscollages van Antwerpen en Brussel, geciteerd in SCHUIND, G. en VAN-DEPLAS, A., O.C., I, 469-470.

²³⁷. Brussel, 15 mei 1974, Pas., 1975, II, 20.

²³⁸. Pol. Hasselt, 4 oktober 1991, Limb.Rechtsl., 1991, 233; een vrachtwagenbestuurder rijdt vrijwillig een voertuig aan dat de doorgang voor zijn vrachtwagen verhinderde. Het vonnis spreekt echter van een lichte beschadiging van het voertuig, zodat artikel 521 Sw. ten onrechte wordt toegepast.

Raadpleeg eveneens in de Franse rechtspraak voor het opzettelijk aanrijden van een ander voertuig en het alzo plegen van het misdrijf van vernieling of beschadiging van andermans goed: Cass.fr., 22 oktober 1958, D., 1958, 767; Cass.fr., 4 januari 1983, Gaz.Pal., 1983, 1, Somm., 95; Corr. Foix, 26 april 1983, J.C.P., 1986, II, 20581, met noot BONZOM, B.

Ook de Nederlandse doctrine denkt aan een toepassing van de algemene strafbaarstelling van opzettelijke zaaksbeschadiging uit het reeds geciteerde

stroomverdeler of het inbrengen van suiker in een benzinetank worden als voorbeelden van een onbruikbaarmaking aangehaald in de parlementaire voorbereiding, terwijl het aflaten van de luchtbanden geen strafrechtelijke onbruikbaarmaking zou inhouden²³⁹. Het opzettelijk aflaten van de luchtbanden van andermans vrachtwagen kan alleszins gekwalificeerd worden als een beschadiging van het voertuig²⁴⁰ en alzo de zeer licht bestrafte overtreding van artikel 559, 1° Sw. opleveren; een misdrijf dat we bespreken achteraan dit overzicht van enkele commune misdrijven inzake vernieling en beschadiging.

(4) Vernieling van titels (schema-nr. 8)

Een bedrieglijke of kwaadwillige vernieling op enigerlei wijze van o.m. oorspronkelijke akten van het openbaar gezag, titels of handelspapieren die een verbintenis, beschikking of schuldbevrijding inhouden of teweegbrengen, wordt bestraft alsof men deze stukken heeft weggenomen en

artikel 350 van het Wetboek van Strafrecht, indien men opzettelijk andermans auto aanrijdt en deze hierdoor beschadigt (zie REMMELINK, J., Hoofdwegen door het verkeersrecht, 1988, 32).

²³⁹. Eenparig standpunt van de kamercommissie voor de justitie, zie het Verslag, Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/4, 14.

²⁴⁰. In dezelfde zin in het Duitse strafrecht, voor zover het opnieuw oppompen niet zonder meer mogelijk is: SCHONKE, A. en SCHRODER, H., O.C., 1988, p. 1951; alsmede in het Franse strafrecht: Cass.fr., 13 mei 1954, D., 1954, 457; Cass.fr., 12 februari 1974, Bull.Crim., 1974, nr. 61, D., 1974, Somm., 34, J.C.P., 1974, IV, 113. In het arrest van 12 februari 1974 wordt toepassing gemaakt van het opvangartikel R. 38-6° C.P., niettegenstaande op dat ogenblik een afzonderlijke strafbaarstelling inzake vernieling en beschadiging van voertuigen bestond in artikel 445 C.P.; de hoegrootheid van de veroorzaakte schade was in de praktijk voornamelijk het criterium om een onderscheid te maken tussen de beide artikelen (zie COMBALDIEU, R., "Contravention", Encycl.Dalloz Pénal, nr. 457, in fine).

Ook na de invoering van de algemene incriminatie van artikel 434 C.P., die elke vernieling of beschadiging van een goed bestraft met uitzondering van de lichte beschadigingen ("détériorations légères") -deze laatste vallen onder de overtreding van artikel R. 38-6°- beschouwt de rechtsleer het aflaten van de banden als een inbreuk op het artikel R. 38-6° en m.a.w. als een vorm van een lichte beschadiging indien de banden na het oppompen bruikbaar blijven (zie VITU, A., "Contraventions et peines (Quatrième classe). Dommages aux objets mobiliers et biens immobiliers appartenant à autrui", Juris-Classeur Pénal, nr. 35). Het uittrekken van het ventiel van een vrachtwagenwiel werd in de Franse rechtspraak eveneens gekwalificeerd als de overtreding van artikel R. 38-6° en aldus als een lichte beschadiging (Corr. Mâcon, 6 juni 1984, Gaz.Pal., 1985, Somm., 218).

rekening houdend met de onderscheidingen (o.m. de diverse verzwarende omstandigheden) gemaakt in de wetsbepalingen inzake diefstal (artikel 527 Sw.). Het vernielen van de titel betekent op de eerste plaats het materieel vernietigen van het instrumentum, bv. het geschrift geheel of gedeeltelijk verscheuren of verbranden. Het doorhalen, doorstrepen of overschrijven van bepaalde gegevens maakt geen vernieling uit (desgevallend wel een strafbare valsheid in geschriften), tenzij de titel door deze daad totaal onleesbaar of onbruikbaar wordt door bijvoorbeeld het doorstrepen van al de woorden en also gedegradeerd wordt tot een eenvoudig blaadje papier dat tot niets dient²⁴¹. Het vereiste bijzonder opzet bestaat in de bedoeling voor zichzelf of voor anderen een onrechtmatig voordeel te verschaffen (*bedrieglijk*) of in het oogmerk anderen te schaden (*kwaadwillig*)²⁴². Voor de strafbaarheid volstaat het dat de vernielde titel, zelfs vernietigbaar, de grondslag van een recht kan zijn of een verbintenis kan teweegbrengen²⁴³.

Voor een mogelijke toepassing van artikel 527 Sw. denken we bijvoorbeeld aan een kwaadwillige vernieling van een aantal (originele) overheidsdocumenten die zich aan boord van de vrachtwagen moeten bevinden²⁴⁴ of aan een bedrieglijke vernieling van de vrachtbrief die enerzijds een verbintenis tot vervoer en anderzijds een verbintenis tot betaling van de vervoerprijs inhoudt.

²⁴¹. Zie GARÇON, E., o.c., 1959, III, p. 475-476, nrs. 6-7; MERLE, R. en VITU, A., o.c., 1982, II, nr. 2532, p. 2061; NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., IV, 272; VERON, M., Droit pénal spécial, 1976, 95-96.

²⁴². BELTJENS, G., o.c., p. 699, nr. 2; GOEDSEELS, J., o.c., 1948, II, nr. 3103; NYPELS, J., o.c., III, 525; NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., IV, 270. De gelijkaardige incriminatie in het Franse strafrecht (artikel 439 C.P.) vereist daarentegen geen *dolus specialis* (MERLE, R. en VITU, A., o.c., 1982, II, p. 2060, noot 2); in de N.C.P.: artikel 322-2, 2°.

²⁴³. Cass., 25 november 1975, Arr.Cass., 1976, 385. Elke titel die aan deze omschrijving beantwoordt, wordt bedoeld in artikel 527 Sw. (zie Cass., 29 oktober 1906, Pas., 1907, I, 29). Het misdrijf van vernieling van titels vereist m.a.w. niet als constitutief element dat de kwestieuze titel onaanvechtbaar of op zichzelf geldig zou geweest zijn (Cass., 1 december 1930, Pas., 1931, I, 1; Cass., 20 februari 1939, Arr.Cass., 1939, 84; Cass., 25 november 1975, gecit.). Eenzelfde standpunt in de Franse rechtspraak, zie Cass.fr., 6 oktober 1955, D., 1955, 739.

²⁴⁴. Bv. het inschrijvingsbewijs van een motorvoertuig (Kr. Luik, 11 januari 1962, onuitg., aangehaald door MARCHAL, A. en JASPAR, J.P., o.c., 1965, I, nr. 1685), het A.D.R.-keuringsdocument in geval van vervoer van gevaarlijke goederen of een algemene of bijzondere vervoervergunningsakte.

(5) Vernieling of beschadiging met behulp van geweld of bedreiging (schemanr. 3)

Artikel 528 Sw. stelt strafbaar *elke vernieling, elke beschadiging van andermans roerende eigendommen gepleegd met behulp van geweld of bedreiging*; het optreden in vereniging (toevallig feit) of in bende (georganiseerd feit) en het veroorzaken van een ziekte of een lichamelijk letsel als bedoeld in artikel 400 Sw. vormen verzwarende omstandigheden (artikel 529 en 531 Sw. - met een verhoging tot criminele straffen als gevolg). Het feit van hoofd of aanstoker te zijn van de daders die de vernieling of beschadiging van het roerend voorwerp in bende of in vereniging hebben verricht, vormt een afzonderlijk misdrijf - strafbaar in artikel 529, lid 2 Sw. - en geen verzwarende omstandigheid van het misdrijf van artikel 528 Sw.²⁴⁵. Indien de dader een doodslag pleegt om de vernieling of de beschadiging te vergemakkelijken of om de straffeloosheid ervan te verzekeren, wordt hij krachtens artikel 532 Sw. gestraft met de doodstraf; een misdaad die vergelijkbaar is met deze van roofmoord (zie artikel 475 Sw.) en die de onderzoeksgerechten niet kunnen correctionaliseren op basis van verzachtende omstandigheden.

Niettegenstaande de algemene formulering in de misdrijfomschrijving van artikel 528 Sw. ("elke vernieling of beschadiging van andermans roerende eigendom") neemt de rechtsleer aan dat de roerende goederen die het voorwerp uitmaken van een aparte strafbaarstelling inzake vernieling in het Strafwetboek buiten het toepassingsgebied van artikel 528 Sw. vallen, met als gevolg dat een opzettelijke vernieling of beschadiging zonder geweld of bedreiging van de goederen die behoren tot het toepassingsgebied van artikel 528 onder de algemene restcategorie van artikel 559, 1° Sw. vallen²⁴⁶.

²⁴⁵. Zie Cass., 2 oktober 1886, Pas., 1886, I, 336; Cass., 18 december 1991, R.D.P., 1992, 435; dit afzonderlijk strafbaar feit moet geen persoonlijke medewerking aan de vernieling inhouden.

"Aanstoker" moet begrepen worden in zijn gewone betekenis en niet in de bijzondere zin van artikel 66 Sw. inzake strafbare deelneming (CONSTANT, J., o.c., 1948, II, nr. 1271, p. 303; DEZEURE, R., "Vernielingen en beschadigingen", Strafrechtelijke kwalificaties met jurisprudentie, 21; NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., IV, p. 283, nr. 8).

²⁴⁶. BELTJENS, G., o.c., p. 701, nr. 3; CONSTANT, J., o.c., 1949, II, nr. 1269, p. 301-302; DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 876 en 1992, nr. 450; GOEDSEELS, J., o.c., 1948, II, nr. 3106; NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., IV, p. 279-280, nr. 2.; zie ook: Antwerpen, 3 november 1988, R.W., 1988-89, 1237 (toepassing van artikel 528 of van artikel 559, 1° Sw.- motivering in fine). Zowel BELTJENS als NYPELS en SERVAIS vermelden artikel 521 Sw. (belangrijk voor de vernieling van een motorvoertuig) niet in hun opsomming

Het aangewende middel en niet het voorwerp vormt also het onderscheidings-criterium tussen de artikelen 528 en 559, 1° Sw. Op basis van dit specifieke middel om de vernieling of de beschadiging te plegen -het geweld of de bedreiging- onderscheidt de strafbaarstelling van artikel 528 Sw. zich echter duidelijk van de andere strafbepalingen inzake vernieling, zodat op grond hiervan deze incriminatie ons inziens ook kan beschouwd worden als van bijzondere aard en zo eerder kan gedacht worden aan de toepassing van de regeling inzake de eendaadse samenloop tussen de bijzondere incriminaties dan van het *lex specialis*-beginsel²⁴⁷.

Vanuit de optiek van het wegtransport vermelden we de afzonderlijke strafbepalingen voor het motorvoertuig (artikel 521, lid 3 Sw.) of de koopwaren of stoffen die moeten verwerkt worden (artikel 533 Sw.). Zo zal in toepassing van het door de doctrine ingenomen standpunt een opzettelijke vernieling met behulp van geweld of bedreiging van een vrachtwagen-motorvoertuig of van een trekker het wanbedrijf van artikel 521, lid 3 Sw. opleveren, normaliter in samenloop met andere gemeenrechtelijke (gewelds)misdrijven, terwijl eenzelfde handeling t.a.v. een niet geladen en afgekoppelde aanhangwagen onder de enkele strafbaarstelling van artikel 528 Sw. valt. Dit kan in bepaalde situaties op het vlak van de straftoemeting tot vreemdsoortige schommelingen leiden, voornamelijk bij toepassing van de verzwarende omstandigheden van artikel 529 Sw.

De correctionele straffen van artikel 521, lid 2 Sw. zijn reeds op zichzelf zwaarder dan deze van artikel 528 Sw. (o.m. een hoger minimum van de hoofdstraf). In geval van een vernieling van een motorvoertuig met behulp van geweld zal bijkomend de gewelddaad strafbaar zijn krachtens de basisartikelen terzake (bv. opzettelijke slagen en verwondingen) met een samenloop van misdrijven tot gevolg of zal de bijzondere verzwarende omstandigheid van artikel 518 Sw. toepasselijk zijn in geval bv. verwondingen werden

van de uitgesloten artikelen, wat evenwel begrijpelijk is gezien de thans gepreciseerde roerende goederen in dit artikel werden ingevoegd door de Wet van 7 juni 1963.

²⁴⁷. Het zij vermeld dat tijdens de parlementaire voorbereiding van de Wet van 7 juni 1963 Sw. een motorvoertuig als een van de voorbeelden werd genoemd van een roerend goed in de zin van artikel 528 Sw. (zie de verantwoording van het amendement tot invoeging van een artikel 521bis Sw., ingediend door de kamerleden JEUNEHOMME en VANDERPOORTEN, *Gedr.St.*, Kamer, 1961-62, nr. 424/7, 2).

In de vroegere soortgelijke strafbaarstelling in het Franse strafrecht (artikel 440 C.P., opgeheven door de Wet van 2 februari 1981) werden o.m. de "*propriétés mobilières*" als beschermde objecten genoemd, waartoe alle roerende goederen behoorden (zie GARÇON, E., *o.c.*, 1959, III, p. 489, nr. 8).

veroorzaakt (zie artikel 522 Sw.), zodat de reeds zwaardere straf nogmaals wordt verhoogd. Tot hier niets merkwaardig.

De stelling dat de roerende goederen die door een bijzondere strafbepaling beschermd worden niet behoren tot de categorie van goederen als bedoeld in artikel 528 Sw., moet logischerwijze echter ook gelden indien de strafmaat van het basisartikel (528 Sw.) verhoogd wordt door de aanwezigheid van een verzwarende omstandigheid, bv. het feit gepleegd te hebben in vereniging of in bende (artikel 529, lid 1 Sw.) of in geval van het misdrijf sui generis van artikel 529, lid 2 dat volledig geënt is op de basisgedraging van artikel 528 Sw. Het logisch doortrekken van deze stelling leidt evenwel tot het eigenaardig resultaat dat de toepasselijke straf een crimineel karakter verkrijgt (opsluiting of dwangarbeid van 10 tot 15 jaar) en het misdrijf also een misdaad wordt met uiteraard belangrijke gevolgen op het materieel-strafrechtelijk en strafprocessueel domein, terwijl de samenloop van misdrijven in de hypothese van een toepasselijkheid van artikel 521 Sw. van correctionele aard blijft. Het optreden in bende of vereniging is geen verzwarende omstandigheid bij het basismisdrijf van opzettelijke slagen en verwondingen, doch kan het afzonderlijk misdrijf van de vereniging van misdadigers inhouden (artikel 322 e.v. Sw.). Ook artikel 525 Sw. (met gelijk-luidende verzwarende omstandigheden) kan terzake geen oplossing bieden, gezien dit artikel enkel geldt voor de feiten "in de twee vorige artikelen" - waartoe artikel 521 Sw. duidelijk niet behoort- en bij de wijziging van artikel 521 Sw. in 1963 heeft de wetgever niet voorzien in een equivalent van artikel 525 Sw.²⁴⁸. Dit alles betekent dat in bepaalde gevallen een

²⁴⁸. Tijdens de parlementaire voorbereiding van de Wet van 7 juni 1963 werd nochtans getracht dit probleem (weliswaar gedeeltelijk anders geformuleerd) te verhelpen en tot een meer samenhangende strafwettekst te komen op het vlak van de verzwarende omstandigheden bij sommige vernielingsmisdrijven. Zo diende volksvertegenwoordiger JEUNEHOMME een amendement in om artikel 525 Sw. uit te breiden tot o.m. artikel 521 Sw., wat door hem terecht als logisch en wenselijk werd omschreven (Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/5, 2). Hij diende vervolgens een tweede amendement in tesamen met kamerlid VANDERPOORTEN tot invoeging van een artikel 521bis dat voorzag in de verzwarende omstandigheden van vereniging of bende en geweld, feitelijkheid en bedreiging (Gedr. St., Kamer, 1961-62, nr. 424/7, 2).

Beide amendementen werden evenwel door de Kamer verworpen (zie Hand., Kamer, 1962-63, 4 april 1963, 49-53). Op de toelichting van het tweede amendement antwoordde de toenmalige minister van justitie dat:

"Ons inziens komt het nu niet te pas heel het Strafwetboek na te gaan om te weten welke feiten harder moeten worden gestraft als ze gepleegd zijn met feitelijkheden en bedreigingen. Wij hebben ons beperkt tot de artikelen waar wijzigingen aan de tekst moesten gebracht worden; voor de rest hebben we het Strafwetboek ongedeed gelaten" (Hand., gecit., 49). Op deze beuzelachtige wijze wordt een zeer mooie kans voor een coherente adaptatie van sommige gemeenrechtelijke strafbepalingen inzake vernieling volledig onbe-

opzettelijke vernieling met behulp van geweld of bedreiging in vereniging of in bende van roerende goederen die de strafwetgever belangrijk genoeg heeft geacht om deze (buiten de geweldhypothese) met een afzonderlijke en strengere wetsbepaling te beschermen, manifest minder zwaar gestraft wordt dan een identieke daad t.a.v. goederen die zonder enig geweld of bedreiging enkel beschermd worden met de lichte politiestraffen uit het algemeen en suppletief artikel 559, 1° Sw.²⁴⁹. Eenzelfde constructie als voor de motorvoertuigen van artikel 521 Sw. kan worden gemaakt voor de handeling van het beschadigen van de lading die te beschouwen is als koopwaar of stoffen die moeten verwerkt worden. Deze gedraging wordt in het afzonderlijk voorschrift van artikel 533 Sw. strafbaar gesteld (infra nr. 6).

Voor de omschrijving van de handeling van het geweld of de bedreiging uit artikel 528 Sw. is de definitie van artikel 483 Sw. toepasselijk, zodat het geweld moet gericht zijn tegen personen²⁵⁰ (bv. de bestuurder of de bijrijder van de vrachtwagen) en een bedreiging alle middelen inhoudt van morele dwang door het verwekken van vrees voor een dreigend kwaad²⁵¹. Dit geweld of bedreiging moet in de kontekst van artikel 528 Sw. vervolgens tot doel en tot gevolg hebben de beschadiging of de vernieling van ander-

nut gelaten.

²⁴⁹. Een concrete casus uit de transportsector ter verduidelijking: een vernieling van een niet-geladen vrachtwagen (A) of aanhangwagen (B) door een georganiseerde bende met behulp van geweld tegen de bestuurder van het voertuig zonder het veroorzaken van enige verwonding (een hypothese die ons niet zo fictief voorkomt).

In geval (A) staan we voor een meerdaadse samenloop tussen de misdrijven van de artikelen 521, lid 3 - 398 lid 1 - 323, lid 2 Sw. met een maximumgevangenisstraf van 6 jaar voor deze drie misdrijven (toepassing van artikel 60 Sw.), die bij een eenheid van opzet -voortgezet misdrijf- herleid wordt tot 3 jaar (toepassing van artikel 65 Sw.), terwijl de feiten in casus (B) maximaal kunnen gestraft worden met een opsluiting van 10 jaar ongeacht een eenheid van opzet (artikel 529, lid 1 Sw.).

Zonder de twee elementen van geweld en bende komen we in een omgekeerde situatie terecht: voor (A) een maximumgevangenisstraf van 3 jaar (artikel 521 Sw.), terwijl voor (B) zonder staat van bijzondere herhaling zelfs geen gevangenisstraf van 1 dag kan worden opgelegd (artikel 559, 1° Sw. bepaalt enkel een geldboete van 10 tot 20 frank !).

²⁵⁰. Antwerpen, 3 november 1988, R.W., 1988-89, 1237; DE NAUW, A., O.C., 1984, 162; MARCHAL, A. en JASPAR, J.P., O.C., 1965, I, nrs. 1689-1690; SACE, J., noot onder Cass., 24 september 1986, R.D.P., 1987, 93.

²⁵¹. Artikel 483, lid 2; Cass., 18 december 1991, R.D.P., 1992, 435 (en niet enkel een bedreiging met een aanslag tegen personen of eigendommen strafbaar met een criminele straf, als bepaald in artikel 328 Sw.).

mans roerende eigendom mogelijk te maken of te vergemakkelijken²⁵². Het eenvoudig of toevallig samenvallen van een beschadiging of een vernieling met een daad van fysiek of moreel geweld volstaat zodoende geenszins voor het misdrijf van artikel 528 Sw.; tussen de beide handelingen dient een intentioneel en causaal verband te bestaan²⁵³.

(6) *Beschadiging van koopwaar (schema-nr. 7)*

Dit schade-misdrijf wordt in artikel 533 Sw. omschreven als *het kwaadwillig of bedrieglijk beschadigen van koopwaren of stoffen dienende om verwerkt te worden*; een persoonlijke verzwarende omstandigheid is voorzien in het tweede lid van het artikel voor de dader van het misdrijf die in de fabriek, het werkhuis of het handelshuis werkzaam is. De machines of instrumenten die worden ingezet voor de verwerking zijn geen stoffen dienende om verwerkt te worden²⁵⁴. Deze machines en instrumenten (of sommige onderdelen) kunnen echter bij een transport ervan in bepaalde gevallen doorgaan als koopwaren -zijnde al de goederen die in de handel zijn²⁵⁵- en zo tot de bijzondere incriminatie van artikel 533 Sw. behoren.

Een beschadiging -reeds bestaande bij een gedeeltelijk waardeverlies

²⁵². Cass., 24 september 1986, Arr.Cass., 1986-87, 111, R.W., 1987-88, 914, met noot MERCKX, D., R.D.P., 1987, 90, met noot SACE, J.; Brussel, 27 december 1880, Pas., 1881, II, 46.

²⁵³. Zie DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 876 en 1992, nr. 450; MERCKX, D., "De opzettelijke beschadiging van andermans eigendom", R.W., 1987-88, 915-916; NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., IV, 280; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., o.c., I, 472A.
Bij afwezigheid van een dergelijk verband kan er een strafrechtelijke samenloop bestaan tussen het misdrijf van opzettelijke slagen en verwondingen en het misdrijf van een opzettelijke vernieling (zie bv. MERCKX, D., l.c., p. 915, nr. 5).

²⁵⁴. Cass., 24 januari 1859, Pas., 1859, I, 82. Behoudens de koopwaren en de stoffen, werd in de vroegere gelijkaardige strafbepaling van artikel 443 van het Franse Strafwetboek (opgeheven door de Wet van 2 februari 1981) uitdrukkelijk ook de instrumenten nodig voor de fabricatie genoemd als beschermde objecten.

²⁵⁵. GARÇON, E., o.c., 1959, III, p. 498, nr. 9; VERON, M., o.c., 1976, 96. "Koopwaren" moet in zijn ruimste betekenis begrepen worden (NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., IV, p. 290, nr. 4). Eenzelfde begrip komt o.m. voor in de misdrijfomschrijving van misbruik van vertrouwen (artikel 491 Sw.). Een lading ingevroren vlees kan een koopwaar zijn in de zin van artikel 533 Sw., zie Cass.fr., 26 april 1977, Bull.Crim., 1977, nr. 136, p. 340.

van de beschermde goederen en ongeacht het aangewende middel²⁵⁶ - tijdens een wegtransport gepleegd²⁵⁷ van de lading of de vracht die in deze kontekst per essentie is samengesteld uit handelsgoederen (koopwaren) of te verwerken stoffen (bijvoorbeeld grondstoffen, maar ook te recycleren afvalstoffen), kan ons inziens strafrechtelijk gesanctioneerd worden op basis van artikel 533 Sw.²⁵⁸, op voorwaarde dat de schade werd aangericht met een *kwaadwillige of bedrieglijke intentie*; een bijzonder opzet dat identiek is met het schuldelement van het reeds besproken misdrijf van vernieling van titels (artikel 527 Sw.)²⁵⁹. Bij gebreke aan de vereiste *dolus specialis* kan de beschadiging van de koopwaar of de te verwerken stoffen die opzettelijk - wetens en willens - werd toegebracht, bestraft worden met de zeer lage (gelet op de eventuele hoge waarde van de vervoerde goederen) politiestraffen van het suppletief artikel 559, 1° Sw. Indien evenwel een onachtzaamheid vanwege de vervoerder aan de basis ligt van de beschadiging van de vracht tijdens de vervoeractiviteit, bijvoorbeeld een foutieve lading of stuwing van de goederen, een niet of onvoldoende reiniging van de tankwagen of een afdekking van de aanhangwagen met een dekzeil in zeer slechte staat, kan deze gedraging bij gebreke aan het moreel element van opzet (algemeen en bijzonder) niet leiden tot een penale verantwoordelijkheid op basis van het gemeenrechtelijk strafrecht. De onvoorzichtige gedraging kan evenwel op zichzelf (abstractie makend van het schade-gevolg) een inbreuk uitmaken op de bijzondere transportstrafwetgeving (bijvoorbeeld de A.D.R.-reglementering voor vervoer van gevaarlijke goederen)²⁶⁰ en zal de vervoerder also

²⁵⁶. CONSTANT, J., *o.c.*, 1948, II, nr. 1272, p. 304; NYPELS, J. en SERVAIS, J., *o.c.*, IV, p. 289, nr. 3. Een vernieling van de koopwaren of de stoffen is zodoende niet vereist (NYPELS, J., *o.c.*, III, 526); in geval van een effectieve vernieling is artikel 533 Sw. uiteraard toepasselijk.

²⁵⁷. Eventueel door een daad van de vervoerder zelf (zie GOEDSEELS, J., *o.c.*, 1948, II, nr. 3112).

²⁵⁸. Zie bv. voor een toepassing van de vroegere gelijkaardige strafbepaling van artikel 443 van de Franse Code Pénal op de vernieling van een lading van een vrachtwagen die bestond uit ingevroren en vanuit Engeland geïmporteerd vlees: Cass.fr., 26 april 1977, *Bull.Crim.*, 1977, nr. 136, p. 340 (in casu werd het vlees in het kader van een vakbondsactie op de grond gegooid waardoor het ongeschikt werd voor consumptie).

²⁵⁹. NYPELS, J. en SERVAIS, J., *o.c.*, IV, p. 289, nr. 2.; met name het oogmerk om te schaden of om zichzelf of anderen onrechtmatig te verrijken.

²⁶⁰. Zo legt Rn. 10.415, (2), Bijlage B van het A.D.R.-verdrag de verplichting op de voertuigen die losgestorte gevaarlijke stoffen hebben vervoerd behoorlijk te reinigen voordat ze opnieuw geladen worden, tenzij de nieuwe lading bestaat uit dezelfde stof. Een overtreding van dit voor-

niet de commune, maar een bijzondere strafbaarheidsdrempel overschrijden, terwijl hij voor de ontstane schade tevens op het civielrechtelijk vlak aansprakelijk kan gesteld worden (bijvoorbeeld op grond van de gebreken van het voertuig, artikel 17, 3° C.M.R.-verdrag).

(7) *Vernieling van banden waarmee een voertuig is vastgelegd (schema-nr. 6)*

De banden of de hindernissen waarmee een voertuig is vastgelegd, worden in het gemeenrechtelijk speciaal strafrecht afzonderlijk beschermd; het *kwaadwillig* (in de betekenis van een intentie tot schaden) *vernielen*, *wegnemen of doorsnijden* van deze voorwerpen wordt in artikel 534 Sw. bestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot twee jaar.

Artikel 534 Sw. verleent naar onze mening een bijzondere strafrechtelijke bescherming aan de externe voorwerpen -in de zin van niet als een normaal onderdeel in het voertuig ingebouwd- die verhinderen dat een voertuig in beweging wordt gebracht. Hierbij moet naar onze mening niet enkel gedacht worden aan het klassieke geval van stenen of balken achter de wielen²⁶¹, doch tevens aan speciale wielklemmen, kettingen of bepaalde moderne externe veiligheidsvoorwerpen als bijvoorbeeld een stuurstang of stuurpedaal-haak of technische systemen (met mechanische werking of desgevallend computergestuurd) die bijvoorbeeld de stroom uitschakelen of de brandstof-toevoer afsluiten. Het betreft voorwerpen die geen elementaire onderdelen van een voertuig zijn en die tot doel hebben het voertuig te immobiliseren of vast te leggen om bij de termen van de strafwet te blijven. Dergelijke moderne beveiligingssystemen beschouwen als een band of hindernis in de zin van artikel 534 Sw. lijkt ons een voorbeeld te zijn van een in het strafrecht toegelaten progressieve of evolutieve interpretatie van de strafbepaling van artikel 534 Sw.; dergelijke technieken konden uiteraard door de strafwetgever in 1867 onmogelijk voorzien worden, doch men kan met enige zekerheid stellen dat de wetgever een vernieling van dergelijke voorwerpen strafbaar wil stellen en deze feiten kunnen tevens onder de strafbepaling

schrift wordt strafrechtelijk beteugeld met de correctionele strafsancties uit de veiligheidswet van 10 juni 1952 (infra Gevaarlijke goederen).

²⁶¹. In de parlementaire voorbereiding van het Strafwetboek werd het voorbeeld gegeven van stenen die een voertuig tegenhouden op een helling (zie NYPELS, J., o.c., III, p. 651, nr. 72 c).

van artikel 534 Sw. gebracht worden²⁶². Aangezien de misdrijfomschrijving niet beperkt is tot motorvoertuigen, geldt deze strafbaarstelling eveneens voor de banden of hindernissen waarmee een aanhangwagen is vastgelegd²⁶³. Of dit specifieke misdrijf van artikel 534 Sw. kan toegepast worden op het kwaadwillig doorsnijden of vernielen van het verbindingsstuk tussen de vrachtwagen en de aanhangwagen komt ons minder evident voor, gezien dit voorwerp een vast onderdeel van het voertuig vormt en om deze reden moeilijk kan beschouwd worden als een (externe) band of hindernis voor het vastleggen van het voertuig. Dit geldt zeker voor het in de trekker ingebouwde mechanisme voor het aankoppelen van een oplegger. Als onderdeel van een motorvoertuig zal evenwel dit laatstgenoemde voorwerp op basis van artikel 521, lid 3 Sw. beschermd worden tegen een opzettelijke daad van vernieling. De vernieling van de reminrichting -uiteraard als normaal onderdeel in het voertuig ingebouwd en aldus evenmin een band of een hindernis- zal eveneens strafbaar zijn krachtens artikel 521, lid 3 Sw., wanneer het gaat om een motorvoertuig, zoniet kan enkel het hierna te bespreken artikel 559, 1° Sw. als strafrechtsgrond fungeren.

(8) *Vernieling van andermans roerende goederen als restcategorie (schema - nr. 2)*

Artikel 559, 1° Sw. vervult de functie van rest- of opvangartikel; *de opzettelijke beschadiging of vernieling van andermans roerende goederen buiten de gevallen omschreven in boek II, titel IX, hoofdstuk III van het Strafwetboek* -m.a.w. buiten onder meer al de bijzondere misdrijfkwali-
ficaties inzake vernieling en beschadiging die we supra hebben overlopen-
valt onder de generale en suppletieve strafbaarstelling van artikel 559,
1°, die deze daden van vernieling of beschadiging indeelt in de categorie

²⁶². Raadpleeg voor deze tweevoudige voorwaarde van een extensieve en progressieve interpretatiemethode o.m.: Cass., 21 januari 1957, Arr.Cass., 1957, 372, R.W., 1957-58, 1791 (het stoommachine-arrest); Cass., 4 mei 1988, Arr.Cass., 1987-88, 1130, J.T., 1988, 456; Cass., 11 september 1990, Arr.Cass., 1990-91, 36; Cass., 18 november 1992, R.Cass., 1993, 13, nr. 69.

²⁶³. Ook hier kan gedacht worden aan bepaalde moderne en externe beveiligingsmechanismen die een aanhangwagen immobiliseren, bv. de zogenaamde "kingpin-sloten" die de pen van een oplegger zodanig sluiten dat de oplegger niet meer op de gebruikelijke manier aan de trekker kan worden gekoppeld (zie Instituut voor Wegtransport, Syllabus veiligheid op de weg, 1989, p. 124).

van de overtredingen van derde klasse en bestraft met zeer lichte politie-straffen, te weten een politiegeldboete van 10 tot 20 frank²⁶⁴ (te verhogen met de wettelijke opdecimes) en in geval van een herhaling bijkomend een facultatieve gevangenisstraf van 1 tot 5 dagen (artikel 562, lid 1)²⁶⁵.

Binnen zijn aanvullende funktie heeft deze politionele strafbepaling een algemeen karakter; elk aan een ander toebehorend roerend goed wordt beschermd tegen elke vorm van beschadiging of vernieling (m.a.w. van de lichtste beschadiging tot een gehele vernieling) en ongeacht het aangewende middel²⁶⁶. Gelet op de autonomie van het strafrecht is de strafrechter ook ter interpretatie van de term "roerende eigendom" uit deze strafbepaling niet gebonden door het burgerrechtelijk begrip "onroerend goed door bestemming"²⁶⁷. De vernieling of beschadiging moet wel slaan op andermans roerende eigendom; de strafbaarheid wordt hierbij niet opgeheven indien het vernielde of beschadigde voertuig -als een beschermd voorwerp in artikel 559, 1°-

²⁶⁴. De opgelegde geldboete voor deze overtreding mag niet meer bedragen dan het wettelijk maximum van 20 frank (Cass., 9 december 1974, Arr. Cass., 1975, 417; Cass., 7 oktober 1975, Arr. Cass., 1976, 163; Cass., 10 november 1975, Arr. Cass., 1976, 323; Cass., 25 april 1978, Arr. Cass., 1978, 984); evenmin mag een gevangenisstraf van 15 dagen worden uitgesproken (Cass., 26 april 1971, Arr. Cass., 1971, 826).

Gezien het strafbaar feit van artikel 559, 1° Sw. een overtreding uitmaakt zal de strafvordering verjaard zijn door verloop van een jaar -behoudens schorsing- vanaf de dag waarop de vernieling of beschadiging gepleegd is (Cass., 25 april 1978, gecit.; Antwerpen, 3 november 1988, R.W., 1988-89, 1237, motivering in fine).

Artikel 566 Sw. biedt de mogelijkheid de geldboete te verlagen tot minimaal 1 frank op basis van verzachtende omstandigheden.

²⁶⁵. De staat van herhaling kan wettelijk niet leiden tot een verdubbeling van de geldboete (Cass., 21 juni 1976, Arr. Cass., 1976, 1187). Een toepassing van de herhaling vereist dat de overtreder wegens dezelfde overtreding van artikel 559, 1° Sw. is veroordeeld binnen de twaalf voorafgaande maanden (artikel 565 Sw.).

²⁶⁶. Zie CONSTANT, J., o.c., 1948, II, nr. 1275, p. 305; CRAHAY, L., Traité des contraventions de police, 1887, p. 461, nr. 480; DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 878 en 1992, nr. 451; GOEDSEELS, J., o.c., 1948, II, nr. 3237; MARCHAL, A. en JASPAR, J.P., o.c., 1965, II, nr. 2394; NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., IV, 423; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., Les codes de police, 1938, I, 259; R.P.D.B., Tw. "Contravention", nr. 219.

²⁶⁷. Cass., 5 februari 1985, Arr. Cass., 1984-85, 763; zie in dezelfde zin betreffende een onroerend goed door incorporatie: Brussel, 14 mei 1973, R.W., 1972-73, 1922; anders: Corr. Brussel, 24 november 1972, R.W., 1972-73, 910, met strijdige nota van het openbaar ministerie.

in medeëigendom aan de dader toebehoort²⁶⁸. Als essentiële voorwaarde van strafbaarheid stelt artikel 559, 1° Sw. vervolgens dat de handelingen van beschadiging of vernieling opzettelijk -m.a.w. wetens en willens- worden verricht, zonder dat weliswaar een bijzonder of kwaadwillig opzet dient aanwezig te zijn²⁶⁹. Het toebrengen van vernielingen of beschadigingen van roerende goederen (zonder onderscheid) in het kader van een wegtransport van goederen die het gevolg zijn van een onachtzaamheid, van een gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg, wordt derhalve (behoudens de onopzettelijke brandstichting) in het gemeenrechtelijk strafrecht niet geïncrimineerd.

Mogelijke toepassingen kunnen bestaan in het geheel of gedeeltelijk en opzettelijk vernielen of beschadigen (zonder brand en zonder geweld of bedreiging tegen personen) van een aanhangwagen als zijnde een niet-motorvoertuig (bv. het dekzeil, een tank, de verschillende lichten, het aansluitingsstuk voor de vrachtwagen, de banden), het opzettelijk beschadigen van een vrachtwagen-motorvoertuig dat geen onbruikbaarmaking tot gevolg heeft (bv. het aanbrengen van krassen op het koetswerk, het doorhalen van de verplicht op het voertuig aangebrachte identificatiegegevens als het verguningsnummer of het aflaten van de luchtbanden) of het opzettelijk -doch zonder dolus specialis- beschadigen van koopwaren en te verwerken stoffen of desgevallend van een vracht die niet kan beschouwd worden als koopwaar of te verwerken stoffen.

Reeds bij de bespreking van de strafbaarstelling van artikel 521, lid 3 Sw. (de vernieling en onbruikbaarmaking van motorvoertuigen) hebben we betoogd dat een bestraffing van dergelijke handelingen met de politiestraffen van artikel 559, 1° **een volkomen ontoereikende bescherming** biedt voor deze vaak

²⁶⁸. BELTJENS, G., O.C., 1901, 760, nr. 3; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., O.C., 1938, 263-264; R.P.D.B., Tw. "Contravention", nr. 220 (T.III en Compl. VI); cf. Cass.fr., 20 januari 1981, Bull.Crim., 1981, nr. 27, p. 87, J.C.P., 1981, II, 19673 en 19701bis, met noot R. de L.; Gaz.Pal., 1981, 2, Somm., 222, Rev.Sc.Crim., 1982, 132, met noot BOUZAT, P. (betreft een toepassing van de vroegere afzonderlijke strafbaarstelling inzake vernielen en beschadigen van andermans voertuigen in artikel 445 C.P., die volgens het Hof toepasselijk is wanneer de dader niet de enige eigenaar is van het voertuig; in casu behoorde het voertuig tot de huwelijksgemeenschap).

²⁶⁹. Cass., 18 januari 1926, Pas., 1926, I, 183; Cass., 26 juni 1961, Pas., 1961, I, 1175; Cass., 3 november 1981, Arr.Cass., 1981-82, 326. Eenzelfde strafbaarheidsvereiste inzake het schuldelement voor de gelijkwaardige aanvullende strafbepaling van artikel R. 38-6° uit de Franse Code Pénal (MERLE, R. en VITU, A., O.C., 1982, II, nr. 2552, p. 2074; VOUIN, R. en RASSAT, M.L., Droit pénal spécial, 5ed., 1983, 155).

waardevolle roerende goederen²⁷⁰. Het kunnen opleggen van een maximale geldboete van 20 frank (te vermeerderen weliswaar met de wettelijke opdecimes en gepaard gaande met een vervangende gevangenisstraf van maximaal 3 dagen) als beteugeling van een opzettelijke vernieling of ernstige beschadiging (zonder brandstichting en zonder gebruik van geweld tegen personen, doch desgevallend door een ontploffing) van een afgekoppelde en niet-geladen tankaanhangwagen die speciaal is uitgerust voor vervoer van bepaalde gevaarlijke goederen -een voertuig dat in nieuwe staat al vlug een geldwaarde heeft van meerdere miljoenen Belgische franken-, kan moeilijk doorgaan als een efficiënte overheidsreactie tegen een dergelijk ernstig delictueel en noodzakelijk te sanctioneren optreden. De vaststelling dat de gemeenrechtelijke wetsbepalingen betreffende de vernielingen (en beschadigingen) moeten worden aangepast aan de behoeften van de tijd²⁷¹, is anno 1993 nog steeds zeer actueel.

²⁷⁰. Reeds in 1955 bekritiseerde procureur-generaal TAHON in zijn mercuriale de lage strafmaat van artikel 559, 1° Sw. en stelde voor de overtreding te verhogen tot een wanbedrijf (zie TAHON, R., "Réflexions sur la répression des destructions, dégradations et dommages", *J.T.*, 1955, (577), 579). De zeer geringe strafsanctie wordt volgens VANDEPLAS verklaard door het feit dat de wetgever eertijds nauwelijks waardering kon opbrengen voor roerende eigendommen (VANDEPLAS, A., "Evolutie van strafrecht en politie", *De Pol.*, 1985 (71), 73-74).

²⁷¹. Zie DE NAUW, A., "Bedenkingen over de hiërarchie van de waarden in het bijzonder strafrecht", *R.W.*, 1978-79, 626.

D. Valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken

Ook de vervoerder van goederen over de weg ontsnapt niet aan de vloedgolf van geschriften en documenten die een van de gevolgen is van de bureaucratisering van ons huidig maatschappelijk leven. Ook de vervoerder zal bij de uitoefening van zijn commercieel georiënteerde professionele activiteit een geheel van geschriften moeten verwerken en aanwenden die zich situeren op het administratieve, commerciële, boekhoudkundige, fiscale en sociale vlak. Specifiek voor het wegtransport maken de aard van het vervoer en de natuur van de vervoerobjecten bijkomende regulerende factoren uit voor de hoogte van de vloedgolf van de (voornamelijk) administratieve geschriften. De geschriften die nu een rechtstreekse kwantitatieve invloed uitoefenen op een commerciële beroepsbezigheid, zijn vrij fraudegevoelig. Het vervalsen van dergelijke geschriften lijkt nu eenmaal in de ogen van sommigen een efficiënt instrument te zijn ter fine van het verdoezelen van onrechtmatige en wederrechtelijke professionele activiteiten; dergelijke activiteiten zijn tevens te localiseren op het terrein van het nationaal en internationaal wegtransport van goederen. Steunend op het gemeenrechtelijk strafrecht kan worden ingegrepen tegen de op het geschrift geconstrueerde frauduleuze vervoerpraktijken met rechtstreekse oriëntatie naar en aanpak van het middel-misdrijf, de vervalsing van het geschrift. Vandaar dat in het overzicht van enkele voor het wegtransport relevante incriminaties uit het gemeenrechtelijk strafrecht, ook de commune misdrijven van valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken even de revue dienen te passeren, met de bedoeling een overzichtelijke weg trachten te banen in dit volgens de rechtsleer "ingewikkeld strafrechtelijk labrynt"²⁷².

De gemeenrechtelijke strafbaarstelling van de valsheid in geschriften en het gebruik van valse stukken is in boek II van het Strafwetboek terug te vinden in de artikelen 193 tot en met 214 als onderdeel van titel III "Misdaden en wanbedrijven tegen de openbare trouw". Deze titel indiceert zeer duidelijk de juridische grondslag alsmede de strafwettelijke afgrenzing van deze commune strafbaarstelling. De Belgische strafwetgever heeft het misdrijf van valsheid in geschriften opgevat als een inbreuk op de *openbare trouw*, op de *publica fides*. De grondslag van de incriminatie is niet de bescherming van vermogensrechtelijke belangen, doch het voor het rechtsverkeer noodzakelijke vertrouwen in de echtheid en de juistheid van

²⁷². DUPONT, L., "Valsheid in geschriften", in Bijzonder Strafrecht voor Rechtspractici, 1990, (p. 137), p. 138, nr. 1.

bepaalde geschriften of van de handelingen of feiten die zij vaststellen²⁷³. Het zijn nochtans de individuele vermogensbelangen die hoofdzakelijk de feitelijke grondslag zullen uitmaken voor het vervalsen van geschriften die rechtstreeks gelieerd zijn met de transportactiviteit. Het verschil tussen deze beide grondslagen zal de concrete toepassing van deze gemeenrechtelijke strafbaarstelling ongetwijfeld beïnvloeden.

Hierna bespreken we eerst op elementaire wijze de constitutieve bestanddelen van het misdrijf van valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken, met vervolgens een concretisering naar enkele (transport)geschriften.

(1) *Algemene omschrijving van valsheid in geschriften*

Volgens de Belgische rechtspraak en rechtsleer bestaat er valsheid in geschriften wanneer "in een door de wet beschermd geschrift de waarheid wordt vermomd op een door de wet omschreven wijze, met een bedrieglijk opzet of met het oogmerk om te schaden, waaruit een mogelijk nadeel kan ontstaan"²⁷⁴. In zijn algemene omschrijving vereist dit gemeenrechtelijk misdrijf zodoende de volgende vier constitutieve bestanddelen:

- (a) een door de strafwet beschermd geschrift;
- (b) het vermommen van de waarheid op een door de wet bepaalde wijze;
- (c) de mogelijkheid van een nadeel;
- (d) een bedrieglijk opzet of het oogmerk om te schaden.

²⁷³. DUPONT, L., l.c., nr. 9, p. 141-142. "Overheid en particulieren die kennis nemen van het geschrift of aan wie het wordt voorgelegd, moeten overtuigd kunnen zijn van de waarachtigheid van de akte of het juridisch feit in het geschrift vastgelegd of gerechtigd kunnen zijn daaraan geloof te hechten" (Cass., 27 september 1988, Arr.Cass., 1988-89, 105).

²⁷⁴. Zie o.m.: Cass., 18 juni 1985, Arr.Cass., 1984-85, 1445; Cass., 27 september 1988, Arr.Cass., 1988-89, 105; Antwerpen, 26 oktober 1990, R.W., 1991-92, 541, met noot; DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 47, p. 25-26 en 1992, nr. 21, p. 12; DUPONT, L., l.c., p. 140, nr. 7 en p. 143, nr. 11; MARCHAL, A., "Faux commis dans les écritures et les dépêches télégraphiques", Les Nouvelles, Droit pénal, II, 1967, nr. 1520 e.v.; NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., I, p. 546, nr. 1; VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., Valsheid in geschriften, A.P.R., 1975, nrs. 4-5, p. 4.

(a) De primaire voorwaarde voor het bestaan van valsheid in geschriften is uiteraard de aanwezigheid van een geschrift en meer precies van een *strafrechtelijk beschermd geschrift*. Een dergelijk geschrift wordt in de kontekst van de artikelen 193 e.v. Sw. door de rechtsleer bij gebreke aan een wettelijke definitie gepreciseerd als²⁷⁵:

- een geschrift sensu stricto (zijnde een geheel van grafische tekens die voor derden leesbaar en verstaanbaar zijn, ongeacht de materie waarop of waarin de tekens zijn aangebracht en ongeacht het produktiemiddel);
- dat op een duurzame wijze een voor begrip vatbare gedachte uitdrukt;
- een juridische draagwijdte heeft (betrekking hebbende op een rechtens relevant feit);
- en zich aan het openbaar vertrouwen opdringt (overheid en particulieren moeten gerechtigd zijn vertrouwen te hebben in de geloofwaardigheid en waarachtigheid van het geschrift en van de daarin vastgestelde handelingen en feiten).

De commune strafwetgever heeft nu de strafrechtelijk beschermde geschriften ingedeeld in drie categorieën: (1) authentieke en openbare geschriften, handels- of bankgeschriften en private geschriften -de zogenaamde algemene geschriften- (2) reispassen, machtigingen om wapens te dragen, arbeidsboekjes, reisorders en getuigsschriften en (3) telegrammen. De valsheden in de geschriften behorende tot de eerste categorie worden bestraft met criminele straffen (artikel 194-196 en 214 Sw.), terwijl de wetgever slechts correctionele straffen heeft bepaald voor het vervalsen van de geschriften uit de twee overige categorieën (artikel 198-212 Sw.).

De bij de uitoefening van de transportactiviteit op te stellen en aan te wenden specifieke geschriften behoren hoofdzakelijk tot een van de drie on-derverdelingen van de eerste categorie van geschriften, bijvoorbeeld de vergunningsakte als openbaar geschrift, de vrachtbrief als handelsgeschrift en de tachograafschijf als privaat geschrift.

De "reisorders" (feuilles de route) die als een bijzonder en met een correctionele straf beschermd geschrift worden vermeld in de artikelen 200-202 Sw., hebben geen verband met het professioneel vervoer van goederen over de weg. Met deze reisorders worden namelijk bedoeld de door de overheid afgeleverde documenten die hetzij als verkeerstitel gelden voor personen onderworpen aan tucht of toezicht tijdens hun verplaatsing (bijvoorbeeld militairen), hetzij een recht verlenen op een verblijfs- of verplaatsingsver-

²⁷⁵. Zie DE NAUW, A., o.c., 1987, 26-28 en 1992, 12-14; DUPONT, L., l.c., 1990, 143-152.

goeding in geld of in nature ten laste van de Schatkist (bv. ambtenaren)²⁷⁶. Het is tevens te vermelden dat het commune strafrecht aparte valsheidsbepalingen bevat aangaande de "biljetten voor goederenvervoer" (les coupons pour le transport des choses), die een strafbaarstelling inhouden van het namaken van dergelijke biljetten (alsmede het gebruik van een nagemaakt biljet) en het ontdoen van het op de biljetten aangebracht merk waaruit blijkt dat ze reeds gebruikt zijn (alsmede het gebruik van zulk biljet). Deze incriminaties komen echter niet voor binnen het geheel van de voorschriften aangaande de valsheid in geschriften, maar in de artikelen 184 en 190 Sw. die behoren tot de strafbepalingen van het voorafgaande hoofdstuk inzake de namaking of vervalsing van onder meer zegels, stempels en merken. Ook deze twee correctionele strafbepalingen zijn niet onmiddellijk relevant voor het professioneel transport van goederen dat enkel over de weg geschiedt, bij gebreke aan het bestaan van zulke biljetten. Wanneer evenwel de goederen voor een gedeelte van het traject via een andere vervoermodus (bv. langs het water, in de lucht of over het spoor) verplaatst worden, in de vorm van stapelvervoer (lading én voertuig op of in een ander vervoermiddel) of gecombineerd of multimodaal vervoer (enkel overlading van de lading), en met het oog hierop biljetten voor goederenvervoer aan de vervoerder zouden overhandigd worden, kan de misdrijfomschrijving van artikel 184 en/of 190 Sw. een toepassingsgebied vinden in de sektor van het wegtransport. Deze strafbepalingen van de artikelen 184 en 190 Sw. zijn op het punt van de beschermde objecten op een zeer algemene wijze geformuleerd en bedoelen elk biljet dat een titel inhoudt voor goederenvervoer, ongeacht het procédé waarmee (gedrukt, geschreven, ...) en de materie waarop (papier, karton, ...) de gegevens zijn aangebracht, ongeacht de vervoermodus en ongeacht het nationaal of internationaal karakter van het vervoer²⁷⁷.

²⁷⁶. DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 73; DUPONT, L., l.c., 1990, nr. 42; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., o.c., III, nr. 147; VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nr. 208.

²⁷⁷. DECLERCQ, R., "Contrefaçon ou falsification des sceaux, timbres, poinçons, marques, etc.", Les Nouvelles, Droit Pénal, II, nr. 1418; MARCHAL, A. en JASPAR, J.P., Droit criminel. Traité théorique et pratique, 1975, 3ed., I, nr. 352; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., o.c., II, p. 403. De initieel voorziene tekst van artikel 184 Sw. was beperkt tot de biljetten voor een vervoer per spoor; tijdens de parlementaire voorbereiding werd echter de verwijzing naar de spoorwegen uit de tekst gelaten, zodat de bepaling toepasselijk wordt op alle biljetten dienende voor goederenvervoer (NYPELS, J., Législation criminelle de la Belgique, 1869, II, p. 335, nr. 8 en p. 339, nr. 20).

(b) In het strafrechtelijk beschermd geschrift moet de *waarheid vermomd of vervalst zijn op een door de wet bepaalde wijze*; het verdraaien of vermommen van de waarheid is een grondvoorwaarde voor de valsheid in geschriften zonder dewelke het misdrijf onbestaande is²⁷⁸. Alle mogelijke vormen van waarheidsvermomming kunnen herleid worden tot twee archetypes: de materiële valsheid waarbij het geschrift zelf, het instrumentum vals is en de intellectuele valsheid, waarbij het instrumentum zelf weliswaar waarheidsgetrouw is en door bevoegden opgesteld, doch de inhoud ervan in strijd is met de waarheid²⁷⁹.

De vervalsingstechnieken die de strafwetgever heeft opgesomd in de artikelen 194-196 Sw. inzake de algemene geschriften, zijn zeer ruim geformuleerd, zodat niet te vrezen valt dat enige leugen in een (transport)geschrift aan de toepassing ervan zou kunnen ontsnappen²⁸⁰. In een relatief recent arrest preciseert het Hof van Cassatie dit tweede constitutief bestanddeel als "hetzij door het opzettelijk opnemen van onjuiste vermeldingen, hetzij door het opzettelijk verzwijgen van bepaalde gegevens op het ogenblik waarop het geschrift wordt opgemaakt"²⁸¹. Het vervalsingsprocédé kan zodoende niet enkel bestaan uit bijvoorbeeld een namaking of een vervalsing van een transportgeschrift of een valse verklaring, maar ook door omissie kan een (intellectuele) valsheid worden begaan, in de zin van het verzwijgen of niet vermelden van zekere feiten die een akte tot doel had op te nemen met als gevolg dat als waar worden gehouden feiten die het niet zijn en dat zodoende aan deze feiten een schijn van waarheid wordt gegeven²⁸². Voor de

²⁷⁸. DE NAUW, A., *o.c.*, 1992, nr. 33; DUPONT, L., *l.c.*, 1990, nr. 51; zie ook: Cass., 22 juli 1970, *Arr.Cass.*, 1970, 1032; Cass., 1 december 1970, *Arr.Cass.*, 1971, 319.

²⁷⁹. DUPONT, L., *l.c.*, 1990, nr. 52.

²⁸⁰. DONNEDIEU DE VABRES, H., *Essai sur la notion de préjudice dans la théorie du faux documentaire*, 1943, 24; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., *o.c.*, III, nr. 177; VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., *o.c.*, nr. 288.

²⁸¹. Cass., 27 september 1988, *Arr.Cass.*, 1988-89, 105; in dezelfde zin Antwerpen, 26 oktober 1990, *R.W.*, 1991-92, 541, met noot.

²⁸². Cass., 6 februari 1956, *Arr.Cass.*, 1956, 460; Cass., 21 december 1971, *Arr.Cass.*, 1972, 407; DE NAUW, A., *o.c.*, 1987, nr. 94 en 1992, nr. 34, f.; DUPONT, L., *l.c.*, 1990, nr. 65; MARCHAL, A., *o.c.*, nr. 1519; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., *o.c.*, III, nr. 202; VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., *o.c.*, nrs. 324-325.

Ook het Franse Hof van Cassatie aanvaardt reeds lang het plegen van een valsheid in geschriften door omissie; een valsheidsprocédé dat in de figuur van GARRAUD een fervent voorstander had gevonden (zie de bespreking en de referenties in JEANDIDIER, W., "Faux en écriture. Théorie générale. Elément

vervalsing van de speciaal genoemde geschriften die beteugeld wordt met correctionele straffen heeft de wetgever meer precies het toepasselijk vervalsingsprocédé aangeduid.

(c) Door de waarheidsvermomming in het geschrift dient vervolgens een *nadeel of schade* te kunnen ontstaan, dat van materiële of morele, publieke of private aard kan zijn; een werkelijk nadeel of een reële schade is evenwel niet vereist²⁸³. Deze mogelijkheid van nadeel of schade is een subcomponent van het materieel constitutief bestanddeel van het misdrijf van valsheid in geschriften, dat te onderscheiden is van het moreel bestanddeel van het bijzonder opzet²⁸⁴ en moet aanwezig zijn op het ogenblik van het plegen van de valsheid²⁸⁵.

(d) Tot slot kan het commune misdrijf van valsheid in geschriften slechts bestaan, wanneer een *bijzonder opzet* als schuldelement aanwezig is in hoofde van de pleger van de valsheid; artikel 193 Sw. definieert dit bijzonder opzet als *het bedrieglijk opzet of het oogmerk om te schaden*. Een vergissing of nalatigheid of zelfs een bewuste waarheidsvermomming in een transportdocument kan dan ook geen strafbare valsheid opleveren²⁸⁶.

Onder het bedrieglijk opzet wordt verstaan "de bedoeling voor zichzelf of

matériel. Préjudice. Élément intentionnel", Juris-Classeur Pénal, II, nr. 12.; tevens: GARRAUD, R., Traité théorique et pratique du droit pénal français, 1922, 3 ed., IV, nr. 1382, p. 145-148); evenals de Nederlandse Hoge Raad (zie de verwijzingen in BAKKER, F.C., Valsheid in geschriften, 1985, 98 en in NOYON, T.J. en LANGEMEIJER, G.E., Het Wetboek van Strafrecht, 7ed., bewerkt door REMMELINK, J., II, p. 640, nr. 11).

²⁸³. Cass., 3 december 1973, Arr.Cass., 1974, 367; Cass., 18 maart 1975, Arr.Cass., 1975, 807; Cass., 27 september 1988, Arr.Cass., 1988-89, 105.

²⁸⁴. Zie Cass., 26 maart 1985, Arr.Cass., 1984-85, 1026, R.W., 1985-86, 666, met noot SONCK, S.

²⁸⁵. DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 102 en 1992, nr. 36; DUPONT, L., l.c., 1990, nr. 74.

²⁸⁶. MARCHAL, A., o.c., nr. 1606; NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., I, p. 563; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., o.c., III, nr. 235; VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nr. 425. Het zij opgemerkt dat in hoofde van de deelnemer aan het valsheidsmisdrijf een bewuste of gewilde medewerking volstaat als moreel of schuldelement; de deelnemer dient m.a.w. niet gehandeld te hebben met een bijzonder opzet in de zin van artikel 193 Sw. (zie infra).

voor anderen een onrechtmatig voordeel te verschaffen"²⁸⁷, zijnde een voordeel dat slechts door de vervalsing van het geschrift kon bekomen worden²⁸⁸; het oogmerk om te schaden is "de wil nadeel te berokkenen aan een derde"²⁸⁹. Een van de beide vormen -het bedrieglijk opzet of het oogmerk tot schadevolstaat voor het door artikel 193 Sw. vereiste bijzonder opzet²⁹⁰. De gewilde vervalsing van transportdocumenten zal meestal ingegeven zijn door het streven naar een onrechtmatig individueel vermogensvoordeel voor de vervoerder en alzo leiden tot de aanwezigheid van het door de strafwet vereiste bedrieglijk opzet. Ook een waarheidsvermomming met de bedoeling de strijdigheid van het transport met de wettelijke en reglementaire vervoersvoorschriften te verhelen en in geval van strafrechtelijke handhaving van deze voorschriften een ontsnapping aan strafrechtelijke vervolging te willen bekomen, zijn uitingen van een bedrieglijk opzet in de zin van artikel 193 Sw.²⁹¹.

De dader van een valsheid in geschriften is normalerwijze hij die met een bijzonder opzet persoonlijk in het strafrechtelijk beschermd geschrift de waarheid vermomt op een door de wet bepaalde wijze. Men treedt op als strafbare deelnemer indien men wetens (bewust) heeft meegewerkt aan de uitvoering van de valsheid op een van de wijzen van de gemeenrechtelijke deelneming als bepaald in de artikelen 66-67 Sw. (bv. noodzakelijke of nuttige hulp of individuele aanzetting); het is niet vereist dat de deelnemingshandeling alle constitutieve bestanddelen van het valsheidsmisdrijf (bv. het bedrieglijk opzet of de waarheidsvermomming) realiseert²⁹². Wanneer

²⁸⁷. Zie o.m.: Cass., 15 maart 1978, Arr.Cass., 1978, 835; Cass., 9 februari 1982, Arr.Cass., 1981-82, 760; Cass., 15 juni 1982, Arr.Cass., 1981-82, 1282; Cass., 3 januari 1984, Arr.Cass., 1983-84, 478.

²⁸⁸. VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nr. 435.

²⁸⁹. DE NAUW, A., o.c., 1992, nr. 35; VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nr. 430.

²⁹⁰. DUPONT, L., l.c., 1990, nr. 69; zie recent tevens: Cass., 29 september 1992, R.Cass., 1992, p. 217, nr. 826 (het moreel bestanddeel bestaat *hetzij* in bedrieglijk opzet, *hetzij* in het oogmerk om te schaden; eigen cursivering).

²⁹¹. VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nrs. 436-437 en de aldaar aangehaalde rechtsleer en rechtspraak.

²⁹². Zie o.m.: Cass., 10 januari 1977, Arr.Cass., 1977, 514; Cass., 18 oktober 1978, Arr.Cass., 1978-79, 191; Cass., 13 december 1978, Arr.Cass., 1978-79, 437; Cass., 21 maart 1979, Arr.Cass., 1978-79, 851; Cass., 28 november 1979, Arr.Cass., 1979-80, 391; Cass., 1 februari 1984, Arr.Cass.,

nu de aanzetting tot het plegen van de vervalsing dermate sterk is dat de wilsvrijheid van de materiële dader volledig ontnomen wordt en dat deze optreedt als willoos instrument, zal de aanzetter beschouwd worden als de onrechtreekse dader van de valsheid in geschriften²⁹³.

(2) Algemene omschrijving van het gebruik van valse stukken

De persoon die "met een bedrieglijk opzet of een oogmerk tot schaden gebruik maakt van een strafrechtelijk beschermd (transport)geschrift waarin de waarheid werd vermomd op een van de door de wet bepaalde wijzen en waarbij de gebruiksdaad een nadeel kan berokkenen", pleegt het gemeenrechtelijk misdrijf van het gebruik van een vals stuk, strafbaar gesteld in artikel 197 en 213 Sw.²⁹⁴.

De valsheid in geschriften moet in beginsel onderscheiden worden van het gebruik van een vals stuk. De vervalsing van een transportgeschrift zal dan ook strafbaar zijn onafhankelijk van enig gebruik van dit geschrift. De gebruiker zal op zijn beurt een strafbare gedraging stellen, zelfs wanneer hij op geen enkele wijze heeft deelgenomen aan de vervalsing en kan voor

1983-84, 668. Zo is het bv. -als reeds in een van de vorige voetnoten aangestipt- niet vereist dat de deelnemer aan het misdrijf van de valsheid in geschriften alsmede aan het gebruik van valse stukken heeft gehandeld met een bijzonder opzet. Dit is een toepassing van het meer algemeen strafrechtelijk beginsel dat het in hoofde van de deelnemer vereiste opzet moet worden onderscheiden van het door de wet vereiste moreel element in hoofde van de dader van het hoofdmisdrijf (zie bv. meer recent voor diefstal: Cass., 15 mei 1985, Arr.Cass., 1984-85, 1268, voor bedrieglijke bankbreuk: Cass., 5 december 1984, Arr.Cass., 1984-85, 477 of voor bedrieglijk onvermogen: Cass., 9 oktober 1990, Arr.Cass., 1990-91, 156). Evenmin veronderstelt de strafbare deelneming dat men persoonlijk het vals stuk heeft opgemaakt (Cass., 17 november 1965, Pas., 1966, I, 366; Cass., 2 april 1974, Arr.Cass., 1974, 853).

²⁹³. Zie Cass., 6 maart 1984, Arr.Cass., 1983-84, 851 (de aanzetter wordt beschouwd als dader van de valsheid in geschriften op basis van artikel 66, lid 2 Sw., zijnde de rechtstreekse medewerking aan de uitvoering van het misdrijf); Cass., 9 maart 1993, AR 6060, R.Cass., 1993, nr. 725, p. 147 (gebruik van een derde als louter instrument om de valsheid te doen plegen - dader in de zin van artikel 66, lid 2 Sw.); DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., Handboek Belgisch Strafrecht, 1990, nr. 592, p. 328. Raadpleeg tevens Cass., 1 oktober 1973, Arr.Cass., 1974, 105 (het absolute meesterschaps-arrest).

²⁹⁴. DE NAUW, A., o.c., 1992, nr. 37; DUPONT, L., l.c., 1990, nr. 76.

het gebruik strafrechtelijk worden veroordeeld, ongeacht de al dan niet veroordeling van de dader van de valsheid. Tussen de beide "onderscheiden" misdrijven van valsheid en gebruik bestaat nochtans steeds een materiële band, die gevormd wordt door het gezamenlijk voorwerp van de twee strafbare gedragingen, zijnde een strafrechtelijk beschermd transportgeschrift, dat eerst wordt vervalst op één van de door het Strafwetboek bepaalde wijzen en waarvan vervolgens een gebruik wordt gemaakt. Deze juridische verbondenheid zal zich vervolgens vaak mede in feite manifesteren op het intentionele vlak, daar het transportgeschrift normaliter vervalst wordt om het voor een welbepaald doel aan te wenden²⁹⁵. Sinds het belangrijk arrest van 5 september 1957 worden de twee misdrijven in de jurisprudentie van het Hof van Cassatie zelfs volledig geassimileerd, wanneer de valsheid en het gebruik worden gepleegd door dezelfde persoon met hetzelfde bedrieglijk opzet of hetzelfde oogmerk om te schaden; het gebruik zal in dit geval slechts de voortzetting zijn van de valsheid²⁹⁶. De verjaring van de strafvordering voor dit één enkele valsheidsmisdrijf begint dan pas te lopen vanaf het laatste feit van het gebruik, zowel wat de valsheids- als de gebruiksdaad betreft²⁹⁷. Deze stelling van het bestaan van één misdrijf kan tevens worden toegepast wanneer de gebruiker van het vals transportgeschrift niet zelf de vervalsing heeft verricht, doch is opgetreden als een strafbare deelnemer aan de valsheid in geschriften²⁹⁸. Bij het wegvervoer van goederen hebben we naar de kernactiviteit voornamelijk te maken met twee hoofdfiguren, de vervoerder en de bestuurder van het voertuig. Deze personen kunnen onafhankelijk of in onderling overleg één of de beide misdrijven plegen. Meestal zal de bestuurder-werknemer zich echter in het kader van een delictuele vals-

²⁹⁵. De strafbaarheid van het gebruik is echter niet beperkt tot de aanwending ervan tot het gebruik waartoe het bestemd was (RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., o.c., III, nr. 262; VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nr. 464).

²⁹⁶. Cass., 5 september 1957, Arr.Cass., 1957, 983, Pas., 1957, I, 1382, R.D.P., 1957-58, 517, met conclusies van Adv.Gen. F. DUMON.; Cass., 18 februari 1974, Arr.Cass., 1974, 683; Cass., 19 januari 1988, Arr.Cass., 1987-88, 614.

²⁹⁷. Zie meer recent o.m.: Cass., 29 oktober 1980, Arr.Cass., 1980-81, 226; Cass., 1 februari 1984, Arr.Cass., 1983-84, 668; Cass., 4 maart 1986, Arr.Cass., 1985-86, 917.

²⁹⁸. Zie DUPONT, L., "Fiscale valsheid in geschriften", in Strafrecht en Belastingrecht, Acta Falconis, DUPONT, L. en VANISTENDAEL, F. (ed.), 1983, (87), 121 in fine. Een deelneming is namelijk slechts een modaliteit van de uitvoering van het misdrijf (DUPONT, L., ibid., met verwijzing naar Cass., 28 mei 1980, Arr.Cass., 1979-80, 1196).

heidsoperatie (bewust of onbewust) "ten dienste stellen" van de vervoerder-werkgever, zodat deze laatste vaak zal interveniëren in de globale operatie. Van zodra de vervoerder dan betrokken is -in de hoedanigheid van dader of deelnemer- bij de twee gemeenrechtelijke misdrijven -de strafbare valsheid en het strafbare gebruik-, zal hij bij toepassing van de cassatierechtspraak slechts één enkel misdrijf plegen.

Uit de geciteerde definitie van het misdrijf van gebruik van valse stukken volgt dat -behoudens het materieel bestanddeel van de gebruiksdaad- de constitutieve bestanddelen van dit misdrijf dezelfde zijn als deze van de zo juist besproken valsheid in geschriften²⁹⁹; ook de strafmaat van de beide misdrijven is identiek.

De dader van het gebruik van een vals transportdocument is zodoende slechts strafbaar indien hij handelde met een *bijzonder opzet* (artikel 213 Sw.). Op de eerste plaats dient de dader-gebruiker te weten dat het geschrift vals is of vervalst werd³⁰⁰. Een dergelijke kennis volstaat evenwel niet; de dader moet bovendien gebruik maken van het geschrift met het door artikel 213 Sw. vereiste bedrieglijk opzet of oogmerk om te schaden, zijnde een dolus specialis die dezelfde betekenis heeft als het voor de vervalser vereiste schuldelement³⁰¹.

De strafwetgever heeft het eigen materieel constitutief bestanddeel van het gebruik niet gedefinieerd, zodat aan deze term zijn gewone en gebruikelijke betekenis moet worden gegeven³⁰². Gebruik maken betekent "aanwenden, zich bedienen van, ten nutte maken"³⁰³; het gaat om "elk middel waarmee men voor-

²⁹⁹. DUPONT, L., l.c., 1990, nr. 76.

³⁰⁰. Men kan zich bij gebreke aan bedrieglijk opzet niet schuldig maken aan een gebruik van een vals stuk, wanneer men onwetend is van de in het stuk voorkomende valsheid (Cass., 4 april 1960, Arr.Cass., 1960, 717).

³⁰¹. GOEDSEELS, J., Commentaire du code pénal belge, 1948, 2ed., I, nr. 1345; MARCHAL, A., o.c., nr. 2155; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., o.c., III, nr. 267; VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nrs. 474-475.

³⁰². VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nr. 462. De uitvoeringswijzen van het gebruik van een vals stuk zijn zo gevarieerd dat de wetgever deze niet kan opsommen in een wetsbepaling (GARCON, E., Code pénal annoté, 1952, I, p. 619, nr. 23; NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., I, p. 615, nr. 9).

³⁰³. DUPONT, L., l.c., 1990, nr. 77.

deel kan of wenst te halen uit een vals geschrift"³⁰⁴, "elke aanwending van het geschrift waaruit men enig voordeel kan halen of nadeel berokkenen"³⁰⁵. Een loutere mogelijkheid om van het vals stuk gebruik te maken is op zich onvoldoende³⁰⁶.

De vervoerder die valse transportgeschriften voorlegt of vertoont aan de bevoegde controleambtenaren tijdens een wegcontrole of tijdens een bedrijfscontrole om de regelmatigheid van het transport aan te tonen, maakt also gebruik van dit vals geschrift in de betekenis van artikel 197 Sw. Indien de vervoerder-falsaris niet persoonlijk het vals stuk overlegt, maar diens medewerker -bv. de bestuurder tijdens een wegcontrole of een bureelbediende tijdens een bedrijfscontrole-, kan de vervoerder-falsaris toch in persoon strafrechtelijk verantwoordelijk zijn voor dit gebruik, zelfs wanneer de medewerker niet op de hoogte was van de valsheid. De dader van een valsheid in geschriften is namelijk strafrechtelijk verantwoordelijk voor het gebruik dat van het valse stuk wordt gemaakt en dat de door hem voorziene en gewilde voortzetting is van de valsheid, zelfs indien van dat vals stuk gebruik gemaakt werd door een derde die gehandeld heeft zonder verstandhouding met de vervalser of zonder te weten dat het geschrift vals was³⁰⁷. De medewerker van de vervoerder die zelf het vals document heeft voorgelegd met een bedrieglijk opzet of een oogmerk om te schaden, zal zich eveneens plichtig maken aan het gebruiksmisdrijf.

Bepaalde transportgeschriften die het voorwerp kunnen uitmaken van een strafbare valsheid in de zin van het commune strafrecht, als bv. de transportvergunning en de vrachtbrief in zijn administratieve functie van een vervoerdocument moeten overeenkomstig de transportwetgeving in het voertuig aanwezig zijn³⁰⁸. Men kan zich afvragen of het meenemen of plaatsen van deze

³⁰⁴. CONSTANT, J., Manuel de Droit Pénal, 1949, I, nr. 362-1°; MARCHAL, A., o.c., nr. 2141; MARCHAL, A. en JASPAR, J.P., o.c., 1975, I, nr. 583; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., o.c., III, nr. 262; zie ook GARRAUD, R., o.c., IV, nr. 1468.

³⁰⁵. DUPONT, L., l.c., 1983, nr. 78.

³⁰⁶. Raadpleeg Cass, 29 februari 1984, R.W., 1984-85, 1922, met noot VANDEPLAS, A.; Cass., 4 maart 1986, Arr.Cass., 1985-86, 917.

³⁰⁷. Vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie. Zie o.m.: Cass., 25 oktober 1973, Arr.Cass., 1974, 202; Cass., 9 februari 1982, Arr.Cass., 1981-82, 751; Cass., 10 januari 1989, Arr.Cass., 1988-89, 558 en verder de rechtspraak geciteerd in VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nr. 465.

³⁰⁸. Zie aangaande de vervoervergunning vereist voor het verrichten van vervoer tegen vergoeding en het vervoerdocument: artikel 35 § 1 en 2 van het K.B. van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het

-per hypothese- valse transportgeschriften met de overige boorddocumenten in het voertuig reeds een gebruik van een vals stuk oplevert in de zin van artikel 197 Sw. of dat zulk gebruik meer veronderstelt. Uiteraard zal het vals geschrift dan eerst ontdekt moeten worden vooraleer zulke feitelijke gedraging kan beoordeeld worden in het licht van de kwalificatie van een strafbaar gebruik van een vals stuk. Het is evenwel mogelijk dat het vals transportgeschrift in de cabine van het voertuig wordt aangetroffen zonder enige tussenkomst vanwege de bestuurder, wanneer deze bijvoorbeeld betrokken is in een verkeersongeval of volledig passief blijft tijdens een wegcontrole. Evenzo kan in een later strafonderzoek de bekentenis worden afgelegd dat één of meerdere van de vroegere transporten werden uitgevoerd onder dekking van een vals transportgeschrift. De vervoerder-vervalser die het vals document heeft afgegeven aan de bestuurder teneinde het te kunnen voorleggen tijdens een mogelijke controle, heeft reeds op het ogenblik van de afgifte gebruik gemaakt van het vals stuk. De handeling van de controleambtenaar die de valsheid in bijvoorbeeld de transportvergunning niet onmiddellijk bemerkt, maar het document overmaakt aan de bevoegde ministeriële dienst voor verdere controle, zou ook kunnen geïnterpreteerd worden als een gebruik waarvoor de vervoerder-falsaris strafrechtelijk verantwoordelijk kan zijn, gelet op de supra geciteerde cassatie-rechtspraak inzake het gebruik door een onwetende derde. Doch zelfs wanneer de vervoerder persoonlijk of de bestuurder (niet-vervalser) het vals document in het voertuig legt tijdens de materiële uitvoering van het transport en de feiten komen pas achteraf aan het licht of tijdens een controle van het bewuste transport langs de weg waarbij vervoerder of bestuurder volkomen passief blijven, lijkt dit meenemen van het document reeds een gebruik te zijn in de zin van artikel 197 Sw. Men zal het document reeds op dat ogenblik aanwenden of ten nutte maken in functie van de (straf)wettelijke verplichting het transport te laten vergezellen van dit document. Door het meenemen van het document aan boord van het voertuig, laat men dit document participeren aan het juridisch verkeer van rechten en plichten in hoofde van de

vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding en artikel 22 § 1, lid 2 van het M.B. van 26 november 1992 ter uitvoering van voormeld K.B. van 25 november 1992 (beide besluiten gepubliceerd in B.S., 1 december 1992).

Ook de door de nationale wetgeving opgelegde bijzondere vergunning voor vervoer van bepaalde gevaarlijke goederen dat onderworpen is aan de A.D.R.-reglementering, moet zich volgens de laatstgenoemde reglementering in het voertuig bevinden, alsmede het door deze reglementering voorgeschreven vervoerdocument (zie Rn. 10.381 (1), a) en (2), d), bijlage B van het A.D.R.-verdrag).

vervoerder bij de uitoefening van een transportactiviteit. Gesitueerd tegen de achtergrond van de toepasselijke rechtsnormen, is de vervoerder op deze wijze in de mogelijkheid voordeel te halen uit het vals transportgeschrift (aantonen van het bestaan van het vereiste document én van de aanwezigheid ervan in het voertuig) en pleegt hij aldus een strafbaar gebruik. Wanneer de vervoerder het valse document zou achterlaten in de vervoeronderneming om dit desgevallend achteraf indien nodig te produceren, hebben we op dat tijdsmoment eerder te maken met een feitelijke situatie van slechts een mogelijkheid tot gebruik; de vervoerder heeft dan enkel het vals stuk ter beschikking, wat nog geen gebruik is³⁰⁹. Een dergelijke situatie lijkt ons evenmin vatbaar voor een kwalificatie van een poging tot gebruik van een vals stuk, gezien deze handeling zich omwille van het multi-interpretabel karakter nog situeert in het stadium van de voorbereidingshandeling en aldus geen begin van uitvoering uitmaakt³¹⁰. Het meenemen aan boord van de vrachtwagen van andere valse geschriften dan deze die (straf)wettelijk in het voertuig aanwezig moeten zijn, zal evenmin op zich reeds een strafbare daad van gebruik uitmaken.

Eenzelfde vraagstelling naar de feitelijke draagwijdte van de materiële handeling van het gebruik als constitutief onderdeel van de gemeenrechtelijke incriminatie van het gebruik van valse stukken -in combinatie met de andere constitutieve bestanddelen- en aldus een vraagstelling naar de grens van deze commune strafbaarstelling, kan zich voordoen in het geval de vervoerder in naleving van een wettelijke verplichting tot het geordend bewaren van bepaalde transportdocumenten gedurende een zekere tijdsperiode in de vervoeronderneming³¹¹, de -per hypothese- valse geschriften in zijn admi-

³⁰⁹. Zie VANDEPLAS, A., "Gebruik van valse stukken in het fiscaal strafrecht", R.W., 1984-85, 1924-1925, nr. 1.

³¹⁰. Aangezien het gebruik van een vals stuk naar de in de strafwet (artikel 197 Sw.) bepaalde straf een misdrijf is, is de poging tot dit misdrijf strafbaar (artikel 52 Sw.). Een van de algemene voorwaarden die artikel 51 Sw. stelt voor de strafbaarheid van de poging is juist dat er een begin van uitvoering bestaat van de voorgenomen misdrijf of wanbedrijf. Een handeling die nog in verschillende richtingen kan geïnterpreteerd worden waardoor onzekerheid bestaat omtrent het vaste voornemen van de dader om een bepaald misdrijf te plegen, moet beschouwd worden als daad van voorbereiding (zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., Handboek Belgisch Strafrecht, 1990, nr. 542) en m.a.w. als niet-strafbare gedraging vanuit de optiek van de strafbare poging.

³¹¹. Zie bv. voor een exemplaar van het vervoerdocument: artikel 22 § 1, lid 3 van het M.B. van 26 november 1992, genomen ter uitvoering van het K.B. van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding (beide besluiten gepu-

nistratie opneemt en effectief bewaart. Bestaat er dan reeds een gebruik van een vals stuk wanneer aan deze klassering en bewaring geen verder actief optreden vanwege de vervoerder wordt toegevoegd en bv. het vals stuk en het bewaren ervan na klassering aan het licht komen in een analoge hypothese van een passieve houding tijdens een bedrijfscontrole of desgevallend na een bekentenis aan de controleambtenaren of nadat de transportadministratie in beslag werd genomen? Door het opnemen (en desgevallend verwerken) van de vervoerdocumenten in de administratie met het oog op de bewaring ervan lijkt ook in een dergelijk geval de vervoerder het vals of vervalst stuk aan te wenden om zich in orde te stellen met een wettelijke en strafrechtelijk gehandhaafde bewaringsplicht, zodat vanuit het perspectief van deze transportrechtelijke verplichting de stelling kan verdedigd worden dat dit opnemen reeds meer inhoudt dan een loutere mogelijkheid tot gebruik. Door de gedraging te plaatsen in zijn concreet en juridisch relevant kader, kan men naar onze mening argumenteren dat de vervoerder reeds met deze gedraging een voordeel wenst en kan halen uit het vals transportgeschrift³¹². Ook in zulke specifieke feitelijke (en juridisch gesitueerde) hypothese is blijkbaar een strafbaar gebruik aanwezig in de betekenis die hieraan door de rechtsleer wordt gegeven. Het gebruik van het vals transdocument zal dan door het feitelijk bewaren voortduren tot het verstrijken van de in de wet opgelegde bewaringsperiode. Luidens de bekende rechtspraak van het Hof van Cassatie duurt het gebruik van een vals stuk namelijk voort, zelfs zonder dat de dader een nieuw feit pleegt en zonder herhaalde tussenkomst zijnerzijds, zolang het door hem beoogde doel niet volkomen bereikt is en zolang de hem ten laste gelegde beginhandeling zonder verzet van zijn kant te zijnen voordele verder het nuttig gevolg heeft dat hij ervan verwachtte³¹³.

Ter vergelijking kunnen we opmerken dat de Belgische rechtsleer van oordeel is dat het loutere feit van het dragen van een vervalste reispas geen ge-

bliceerd in B.S., 1 december 1992) of voor de tachograafschijven: artikel 14, 2° van de EEG-verordening nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (P.B.L., 1985, 370/8).

³¹². Van zodra het gaat om het klasseren in de vervoersarchieven van valse documenten waarvoor geen wettelijke bewaarplicht is voorgeschreven, zal deze handeling zich bevinden buiten het domein van de gemeenrechtelijke strafbaarstelling van artikel 197 Sw.

³¹³. Zie meer recent o.m.: Cass., 9 februari 1982, Arr.Cass., 1981-82, 751; Cass., 5 oktober 1982, Arr.Cass., 1982-83, 185; Cass., 1 februari 1984, Arr.Cass., 1983-84, 668; Cass., 4 maart 1986, Arr.Cass., 1985-86, 917.

bruik is in de zin van artikel 198 Sw. en dat er slechts sprake zal zijn van een gebruik bij het voorleggen van de reispas wanneer men daartoe wettelijk gevorderd wordt³¹⁴. Vervolgens werd het opnemen van valse facturen in de eigen administratie (boekhouding) door de Nederlandse Hoge Raad evenmin beschouwd als een gebruik in de zin van artikel 225, lid 2 van het Wetboek van Strafrecht, om reden dat de facturen aldus niet werden gebezigd ter misleiding van derden³¹⁵, terwijl het Franse Hof van Cassatie het in de boekhouding opnemen van een valse factuur op naam van een fictieve onderneming wel kwalificeerde als een gebruik van een vals stuk in de betekenis van artikel 151 van de Franse Code Pénal³¹⁶.

³¹⁴. CONSTANT, J., O.C., 1949, nr. 319; DUPONT, L. en VANHALEWIJN, J., O.C., nr. 480; MARCHAL, A., O.C., nr. 2255; MARCHAL, A. en JASPAR, J.P., O.C., 1975, I, nr. 616-3°; NYPELS, J., O.C., II, p. 191, nr. 34 en p. 218, nr. 31; NYPELS, J. en SERVAIS, J., O.C., I, p. 623, nr. 6; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., O.C., III, nr. 270.

³¹⁵. H.R., 27 april 1982, N.J., 1982, nr. 649; H.R., 15 oktober 1985, N.J., 1986, nr. 295, met noot VAN VEEN, Th.W. In zijn conclusie bij H.R. van 27 april 1982 refereert Advokaat-Generaal REMMELINK o.m. aan de zo juist aangehaalde stelling van VANHALEWIJN en DUPONT op het punt van het dragen van een valse reispas. Volgens het standpunt van Advokaat-Generaal MEIJERS -ontwikkelt in zijn conclusie bij H.R. 15 oktober 1985- stelt artikel 225, lid 2 strafbaar het feitelijke, werkelijke gebruik tegenover derden; voor een gebruik van een valse factuur als instrument tot misleiding van een ander moet dan ook meer gebeuren dan de enkele opname van de factuur in de eigen administratie, bv. het overleggen of tonen van het valse geschrift.

Raadpleeg voor een uitvoerige bespreking van de voorwaarde van de "misleiding van de derde" inzake het opzettelijk gebruik maken van een vals geschrift in het Nederlandse strafrecht: BAKKER, F., Valsheid in geschrift, 1985, 128-140. Zeer interessant in het uitgebreid commentaar van BAKKER terzake is de continue toetsing van de gedraging aan het publica fides-criterium. De openbare trouw of de publica fides is zoals supra vermeld ook de juridische grondslag van de misdrijven beschreven in de artikelen 193 e.v. van het Belgische Strafwetboek. Bij de beoordeling van een feitelijke casus van een gebruik van een vals stuk mag men deze juridische grondslag niet uit het oog verliezen en moet men nagaan of de openbare trouw of de publica fides al dan niet werd aangetast.

³¹⁶. Cass.fr., 19 oktober 1987, Bull.Crim., 1987, nr. 353, p. 938. In het nieuwe Franse Strafwetboek (N.C.P.) -inwerkingtreding 1 september 1993- komt deze commune incriminatie voor in artikel 441-1.

(3) *Selectie van enkele transportgeschriften*

Het spreekt vanzelf dat we geen exhaustieve of zelfs exemplatieve opsomming beogen te geven van al de schriftelijke stukken waarmee de vervoerder beroepsmatig in aanmerking komt en waarin hij mogelijkwerwijs de waarheid kan verdraaien op een strafbare wijze. Het is eerder onze bedoeling een aantal belangrijke schriftelijke stukken te selecteren die rechtstreeks verbonden zijn met de uitvoering van een transportopdracht -om deze redenen kunnen ze getypeerd worden als "**transportgeschriften**"- en die kunnen begrepen zijn in de vrij ruime omschrijving van een geschrift in de zin van het commune misdrijf van valsheid in geschriften en van gebruik van een vals geschrift, zoals uitgewerkt door rechtsleer en rechtspraak.

In een sterk gemotiveerd vonnis van 7 december 1988 besliste de politierechtbank te Hasselt dat de zogenaamde tachograafschijf, zijnde het registratieblad van het in het voertuig te installeren apparaat voor een controle op rij- en rusttijden, moet beschouwd worden als een privaat geschrift in de zin van de artikelen 193 e.v. Sw. en aldus het voorwerp kan uitmaken van het misdrijf van valsheid in geschriften en gebruik van een vals stuk³¹⁷. In het hiernavolgend deel aangaande de mogelijke eendaadse samenloop tussen gemeenrechtelijke en transportmisdrijven, gaan we uitgebreider in op de problematiek van het vervalsen van de zeer frequent te gebruiken tachograafschijven en de mogelijke kwalificatie als een strafbare valsheid in geschriften. We kunnen hier reeds vermelden dat we akkoord gaan met het standpunt van de Hasseltse politierechter dat de tachograafschijf beantwoordt aan de definitie van een strafrechtelijk beschermd geschrift.

De transportactiviteit is vaak onderworpen aan een administratieve vergunningsplicht, afhankelijk van de aard van het vervoer en/of de aard van de vervoerde goederen. Zo kan op de eerste plaats vervoer van zaken over de weg tegen vergoeding (het bezoldigd of professioneel goederentransport) slechts worden verricht op voorwaarde dat voor het gebruikte voertuig een nationale of internationale vervoervergunning werd afgeleverd³¹⁸. Ook het vervoeren over de weg van welbepaalde gevaarlijke goederen als explosieve en radioactieve stoffen mag slechts geschieden indien de vervoerder

³¹⁷. Pol. Hasselt, 7 december 1988, T.Vred., 1989, 347.

³¹⁸. Artikel 1 van de Wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding (B.S., 12 augustus 1960); een van de basiswetten uit het Belgisch transportstrafrecht.

in het bezit is van een bijzondere transportvergunning³¹⁹. Behoudens de materiële transportgedraging zijn ook de activiteiten van bepaalde tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer vergunningsplichtig, zoals de werkzaamheden van de vervoercommissiionair en de vervoermakelaar³²⁰. In het kader van de regionale afvalwetgeving vormt de gedraging van het vervoeren van afvalstoffen een integrerend onderdeel van de ruimere operatie van het ophalen van afvalstoffen; de vervoerder die vaak mede optreedt als ophaler moet in deze laatste hoedanigheid overeenkomstig de Vlaamse afvalwetgeving beschikken over een vergunning voor verwijdering van afvalstoffen³²¹.

Administratieve vergunningen kunnen uiteraard in aanmerking komen als voorwerp van een valsheid in geschriften³²². De vervoer- en andere vergunningen die worden afgegeven door de bevoegde minister of zijn gemachtigd ambtenaar zijn openbare geschriften in de zin van de artikelen 194-195 Sw.; het gaat om door een openbaar ambtenaar opgestelde geschriften, die deze ambtenaar krachtens zijn functie bevoegd of verplicht is op te stellen. Indien de bevoegde administratieve overheid zelf een strafbare valsheid pleegt in de vergunningsakte, zijn de artikelen 194-195 Sw. toepasselijk; artikel 196 Sw. zal daarentegen gelden in geval van een vervalsing door een particu-

³¹⁹. Explosieve stoffen: artikel 72 van het K.B. van 23 september 1958 (B.S., 22-23 december 1958), in uitvoering van artikel 1 van de Wet van 28 mei 1956 betreffende ontplofbare en voor deflagratie vatbare stoffen en mengsels en de daarmee geladen tuigen (B.S., 9 juni 1956). Radioactieve stoffen: artikel 57 van het K.B. van 28 februari 1963 (B.S., 16 mei 1963), in uitvoering van artikel 2 van de Wet van 29 maart 1958 betreffende de bescherming van de bevolking tegen de uit ioniserende stralingen voortspruitende gevaren (B.S., 30 april 1958).

³²⁰. Respectievelijk artikel 1 § 1 van het K.B. van 18 juli 1975 (B.S., 2 augustus 1975) en van het K.B. van 12 januari 1978 (B.S., 18 februari 1978), beide bepalingen in uitvoering van artikel 2 van de Wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (B.S., 27 september 1967).

³²¹. Artikel 1 van het B.Vl.Ex. van 21 april 1982 (B.S., 15 mei 1982), in uitvoering van artikel 25 van het Decreet van 2 juli 1981 op het beheer van de afvalstoffen (B.S., 25 juli 1981).

³²². Zo werd bv. in de strafcasus aangaande de Antwerpse stortplaats "Hooge Maey" een stortvergunning in het kader van de afvalwetgeving vervalst: Cass., 27 februari 1990, nr. 3013/1, onuitg. en Antwerpen, 30 september 1988, onuitg. op het punt van de valsheid in geschriften en besproken door FAURE, M., Preadvies milieustrafrecht, 1990, p. 51, noot 144; het gedeelte van het arrest van 30 september 1988 aangaande het misdrijf van omkoping werd gepubliceerd in R.W., 1988-89, 509.

lier³²³, bijvoorbeeld de vervoerder. De vervoerder die vervolgens op een strafbare wijze deelneemt aan de valsheid in de transportvergunning gepleegd door de openbaar ambtenaar, zal zijn straf als deelnemer/niet-ambtenaar evenwel volgens de rechtspraak van het Hof van Cassatie berekend zien op basis van de hogere criminele strafmaat vastgelegd in de artikelen 194-195 Sw.³²⁴.

De vergunning die vereist is voor het verrichten van nationaal en internationaal goederenvervoer tegen vergoeding, is een van de belangrijkste vergunningsakten op het domein van het wegtransport en heeft principieel een tijdelijk en persoons- en voertuiggebonden karakter. De vervoerder die nu een van de desbetreffende gegevens in de transportvergunning (bv. een identificatievermelding van het voertuig) zou vervalsen in de zin van een ongeoorloofde wijziging aan de bestaande vergunning met het oog op de uitvoering van een transportopdracht met een gelijkaardig voertuig waarvoor geen vergunning werd afgeleverd, zal zich plichtig maken aan een strafbare valsheid in een openbaar geschrift. Bij het effectief uitvoeren van de opdracht zal de vervoerder tevens overeenkomstig de transportwetgeving vervoer verrichten met een ongeldige vervoervergunning en alzo een misdrijf plegen in de zin van artikel 10 van de transportstrafwet van 1 augustus 1960³²⁵. Eenzelfde situatie van een commune strafrechtelijke valsheid in een transportvergunning kan zich voordoen wanneer de vervoerder of zijn medewerker een van de specifieke vervoervoorwaarden vervalst die zijn opgelegd in een bijzondere vergunning voor vervoer van bepaalde gevaarlijke goederen, als bv. radioactieve stoffen of dito afvalstoffen.

De aanvraag tot het verkrijgen van een eerste vergunning voor nationaal en internationaal vervoer van zaken tegen vergoeding dient vergezeld te zijn van verschillende documenten ter staving van het vervuld zijn van

³²³. DUPONT, L., l.c., 1990, nr. 29.

³²⁴. Cass., 20 januari 1976, Arr.Cass., 1976, 594. Eenzelfde standpunt is terug te vinden in de rechtspraak van het Franse Hof van Cassatie, zie MERLE, R. en VITU, A., o.c., 1982, I, p. 965, noot 1. De Belgische rechtsleer neemt terzake geen uniform standpunt in (zie bv. pro: RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., o.c., III, nrs. 285-286 en contra: VAN-HALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nr. 558).

³²⁵. De vervoervergunning is namelijk ongeldig wanneer de vermeldingen onjuist zijn (zie artikel 10 § 2 -voor de nationale vergunning- en artikel 20 § 1, 1° -voor de internationale vergunning- van het K.B. van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken tegen vergoeding (B.S., 1 december 1992), in uitvoering van de transportstrafwet van 1 augustus 1960).

de kwalitatieve voorwaarden inzake vakbekwaamheid, betrouwbaarheid en financiële draagkracht, waaraan de toegang tot het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg onderworpen is³²⁶. Ook deze (vervoer)stavingsdocumenten zijn voorwerpen die strafrechtelijk beschermd worden door de commune voorschriften inzake valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken. Zo dient de aanvrager een recent *getuigschrift* van goed zedelijk gedrag voor te leggen, alsmede een *getuigschrift* van vakbekwaamheid voor goederenvervoer over de weg. Ook in andere delen van de strafrechtelijk gehandhaafde wegtransportwetgeving wordt het gebruik van *getuigschriften* van vakbekwaamheid opgelegd of geregeld, als bijvoorbeeld het *getuigschrift* van vakbekwaamheid voor de aanvrager van een vergunning voor de activiteit van vervoercommissionair of vervoermakelaar³²⁷ en het A.D.R.-opleidings*getuigschrift* voor de bestuurder van bepaalde A.D.R.-transporteenheden³²⁸. De *getuigschriften* worden als speciale geschriften vermeld in de artikelen 203-209 Sw., waarvan de valsheid wordt beteugeld met correctionele straffen. Zowel de *getuigschriften* van goed zedelijk gedrag als de *getuigschriften* van vakbekwaamheid lijken in algemene zin te behoren tot de categorie van de *getuigschriften* die openbare of private belangen kunnen schaden en die specifiek genoemd zijn in het artikel 206 Sw.³²⁹. We drukken ons terzake vrij voorzichtig uit, gezien in de jurisprudentie niet onmiddellijk enige uniformiteit en klaarheid is terug te vinden wat de kwalificatie betreft van een welbepaald *geschrift* als *getuigschrift* -met toepassing van de correctionele valsheid- dan wel als algemeen *geschrift* in de zin van de artikelen 194-196 Sw. -met toepassing van de criminele valsheid-; de straf-

³²⁶. Zie voor een opsomming van de diverse documenten: artikel 2 (nationaal vervoer) en artikel 7 (internationaal vervoer) van het M.B. van 26 november 1992. De (kwalitatieve) voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg werden vastgelegd in het K.B. van 18 maart 1991, B.S., 12 april 1991.

³²⁷. Zie artikel 3 van het K.B. van 18 juli 1975 (vervoercommissionair) en van het K.B. van 12 januari 1978 (vervoermakelaar).

³²⁸. Raadpleeg Rn. 10.315, bijlage B van het A.D.R.-verdrag. Dit *getuigschrift* moet in de transporteenheid aanwezig zijn (Rn. 10.381 (2), b), bijlage B van het A.D.R.-verdrag); in de nationale Belgische A.D.R.-reglementering verder uitgewerkt in het zeer recente K.B. van 26 maart 1993 betreffende het opleidings*getuigschrift* voor bestuurders van transporteenheden die gevaarlijke, andere dan radioactieve stoffen over de weg vervoeren (B.S., 15 april 1993).

³²⁹. Zie bv. voor de *getuigschriften* van goed zedelijk gedrag: MARCHAL, A., o.c., nr. 2517; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., o.c., III, nr. 158; VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nr. 243.

rechter prefereert blijkbaar thans eerder de laatstgenoemde kwalificatie³³⁰. In de meer recente rechtsleer wordt hierdoor het begrip getuigschrift in deze kontekst evenmin positief onthaald. DUPONT spreekt van een "klaarblijkelijk strafrechtelijk onhanteerbaar geworden begrip"³³¹; VANDEPLAS heeft het zelfs over een "fossiel uit de strafrechtelijke paleontologie"³³².

De CMR-vrachtbrief heeft in de Belgisch normering van het wegtransport van goederen een tweevoudige functie, een administratieve en een commerciële³³³.

Op de eerste plaats maakt de CMR-vrachtbrief in beginsel het officiële model uit van het zogenaamd "vervoerdocument", dat als administratief geschrift bij het verrichten van bezoldigd goederenvervoer voor elke zending moet worden opgemaakt onder de verantwoordelijkheid van de vervoerder³³⁴. Dezelfde vrachtbrief geldt tevens als verplicht administratief vervoerdocument voor het vervoeren van gevaarlijke goederen die onderworpen zijn aan de A.D.R.-reglementering, indien het een vervoer voor rekening van derden betreft³³⁵. Behoudens deze administratieve controle-functie vormt de CMR-

³³⁰. Zo werd bv. de kwalificatie van een door het gemeentebestuur verleend attest van beroepsuitoefening (in casu aangaande het beroep van groothandelaar in vlees) als een algemeen geschrift in de zin van de artikelen 194-196 Sw. en niet als een getuigschrift, goedgekeurd door het Hof van Cassatie (zie Cass., 27 januari 1982, Arr.Cass., 1981-82, 669, R.W., 1983-84, 2628, met noot VANDEPLAS, A.) en beschouwde het Hof van Beroep te Gent de vervalsing door een particulier van de datum van aflevering -door een politiecommissaris- van een getuigschrift van goed zedelijk gedrag als een valsheid in een openbaar geschrift in de zin van artikel 196 Sw. en niet als een valsheid in een getuigschrift (zie Gent, 23 oktober 1974, R.W., 1975-76, 756). Men dient aldus niet enkel rekening te houden met de globale aard van het geschrift, doch mede met de specifieke aard van de gegevens die vervalst worden. DE NAUW citeert evenwel het Gentse arrest als voorbeeld van een getuigschrift dat openbare of private belangen kan schaden (DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 78 en 1992, nr. 32, d).

³³¹. DUPONT, L., l.c., 1990, nr. 47.

³³². VANDEPLAS, A., Noot onder Cass., 27 januari 1982, R.W., 1983-84, 2628.

³³³. PUTZEYS, J., Le contrat de transport routier de marchandises, 1981, nrs. 313-324.

³³⁴. Artikel 38 van het K.B. van 25 november 1992 en artikel 20-21 van het M.B. van 26 november 1992.

³³⁵. Rn. 2002 (3), bijlage A van het A.D.R.-verdrag en artikel 7 van het K.B. van 16 september 1991 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen, B.S., 16 oktober 1991.

Luidens deze bepalingen dient tevens het A.D.R.-vervoer voor eigen rekening gedekt te zijn door een vervoerdocument, waarvan het K.B. van 16 september

vrachtbrief het belangrijk schriftelijk bewijsstuk van de gesloten vervoerovereenkomst die wordt beheerst door de voorschriften van het CMR-verdrag van 19 mei 1956³³⁶. Vervalsing van de gegevens op de vrachtbrief zal bij realisatie van de andere constitutieve misdrijfbestanddelen aanleiding geven tot het plegen van een valsheid in geschriften en desgevallend gebruik van een vals stuk³³⁷. In zijn commerciële functie heeft de vrachtbrief betrekking op een daad van koophandel (zie artikel 2 W.Kh.) en kan dit document dan ook beschouwd worden als een handelsgeschrift in de zin van artikel 196 Sw. Dat bepaalde vermeldingen op de vrachtbrief mede worden gereguleerd door de voorschriften die de vrachtbrief beschouwen als een administratief vervoerdocument, doet naar onze mening geen afbreuk aan de globale kwalificatie als handelsgeschrift³³⁸. Het zullen voornamelijk de gegevens zijn die betrekking hebben op de omschrijving van de aard van de goederen die in aanmerking komen voor een vervalsing om zo de juiste aard van de transportobjecten te verbergen³³⁹. Zo schrijft niet enkel de CMR-wetgeving voor dat vrachtbrief de gebruikelijke aanduiding van de aard der goederen moet bevatten (zie artikel 6, 1, f, CMR), doch ook de A.D.R.-reglementering bevat specifieke bepalingen om de gevaarlijke goederen te

1991 het model of alleszins de verplichte vermeldingen vastlegt. Ook dit bijzonder vervoerdocument zal -als privaatschrift- strafrechtelijk beschermd zijn tegen valsheid.

³³⁶. Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) van 19 mei 1956, goedgekeurd door de Wet van 4 september 1962 (B.S., 8 november 1962). De vervoerovereenkomst wordt vastgelegd in een vrachtbrief (artikel 4 CMR).

³³⁷. Zie Cass., 7 december 1874, Pas., 1874, I, 382 (spoorvervoer); Cass., 18 september 1950, Arr.Cass., 1951, 6 (cognossementen); RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., o.c., III, nr. 119. Alle vermeldingen in vrachtbrieven worden strafrechtelijk beschermd tegen valsheid als handelsgeschriften (VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nr. 138).

³³⁸. Het is hierbij op te merken dat de kwalificatie handels- of privaatschrift louter een kwestie is van benaming zonder verdere strafrechtelijke relevantie, daar de strafbaarheidsvoorwaarden en de strafmaat voor de beiden geschriften identiek zijn (DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 64; DUPONT, L., l.c., 1990, nr. 31).

³³⁹. Bv. op het domein van de afvalstoffen: Cass., 27 februari 1990, nr. 3013, onuitg. (vervalsing van vrachtbrieven door er valse vermeldingen op aan te brengen aangaande de aard van de gestorte afvalstoffen; betreft de reeds geciteerde strafzaak over de Antwerpse stortplaats "Hooge Maey"); zie tevens FAURE, M., o.c., 1990, 51, met verwijzing naar ongepubliceerde rechtspraak van de correctionele rechtbank te Antwerpen in noot 143.

identificeren in het vervoerdocument³⁴⁰. De gegevens inzake de hoeveelheid van de getransporteerde goederen (de vermelding van massa of volume) kunnen eveneens valselijk worden opgetekend om bijvoorbeeld een meer gunstige financiële afrekening te kunnen bekomen³⁴¹ of om desgevallend een overlading en m.a.w. een inbreuk op de technische reglementering te verdoezelen. De valsheid kan tevens slaan op de vermeldingen inzake de plaats van inontvangstneming van de vracht teneinde bijvoorbeeld de buitenlandse oorsprong van de goederen te verhelen. In de hypothese van een intellectuele valsheid in de vrachtbrief zal het normaliter de vervoerder zijn die de valse gegevens op de vrachtbrief invult. Of hij dan ook kan doorgaan als de dader van een strafbare valsheid in geschriften en desgevallend van een strafbaar gebruik, is afhankelijk van de aanwezigheid van het bijzonder opzet in diens hoofde. Wat de omschrijving van de goederen betreft, zal de vervoerder de gegevens overnemen die de afzender hem meedeelt³⁴². In geval van onjuistheid van deze gegevens zal de afzender niet enkel op het civielrechtelijk vlak aansprakelijk kunnen worden gesteld voor de kosten en schade die de vervoerder hierdoor heeft geleden (zie artikel 7, 1, a) CMR), doch via de figuur van de strafbare deelneming of zelfs van het onrechtstreeks daderschap zal diens aansprakelijkheid kunnen doorgetrokken worden tot op het domein van het gemeenrechtelijk strafrecht.

Valse vermeldingen in facturen (bijvoorbeeld de vervoerprijs) die eveneens slaan op de commerciële gedraging van het vervoeren van goederen en also op een daad van koophandel, kunnen echter in de verhouding vervoerder - opdrachtgever (zijnde de opsteller en geadresseerde van de factuur) in

³⁴⁰. Zie algemeen: Rn. 2002 (3), bijlage A van het A.D.R.-verdrag. De nationale wetgeving kan eveneens een verplichte vermelding opleggen van bepaalde produktgegevens in de vrachtbrief, zie bv. voor het vervoer van explosieve stoffen: artikel 79 van het K.B. van 23 september 1958. Tevens infra Gevaarlijke goederen.

³⁴¹. Bv. een valse vermelding aangaande de hoeveelheid (volume of massa) van de vervoerde afvalstoffen in de vrachtbrief om zo voor het storten ervan een onderfacturatie te verkrijgen vanwege de uitbater van de stortplaats (Cass., 27 februari 1990, nr. 3013, onuitg.; betreft de reeds geciteerde strafzaak over de Antwerpse stortplaats "Hooge Maey").

³⁴². Betreffende de gevaarlijke goederen waarvan het vervoer wordt geregeld door de A.D.R.-reglementering, moet de afzender zelfs schriftelijk aan de vervoerder de vermeldingen meedelen die op het vervoerdocument moeten voorkomen (Rn. 2002 (3), bijlage A van het A.D.R.-verdrag). Wanneer vervolgens de gevaarlijke goederen worden geladen bij de fabrikant of bij de handelaar zelf, moeten zij luidens de Belgische uitvoeringsreglementering deze verplichting van de afzender naleven (zie artikel 3, lid 2 van het K.B. van 16 september 1991).

beginsel geen aanleiding geven tot een gemeenrechtelijke valsheid in handelsgeschriften, daar de factuur op haar juistheid moet worden gecontroleerd door de opdrachtgever als contractspartij en slechts bewijswaarde verkrijgt na controle en aanvaarding en om deze reden geen geschrift is dat zich aan het openbaar vertrouwen opdringt³⁴³. Het is de ratio legis van de strafbaarstelling -de bescherming van de openbare trouw- die hier een grens trekt tussen de strafbare en de niet-strafbare gedraging. Wanneer nu de tegenpartij in de onmogelijkheid is om controle uit te oefenen op de factuurvermeldingen en de factuur dan ook als waarheidsgetrouw moet beschouwen, kan de valse vermelding in de factuur wel een valsheid in geschriften opleveren³⁴⁴. Buiten de relatie tussen de contractspartijen (opsteller en geadresseerde) verkrijgen facturen ten aanzien van derden tevens het karakter van een strafrechtelijk beschermd geschrift en kunnen ze aanleiding geven tot valsheid in geschriften, in zoverre ze door het gebruik waarvoor ze zijn opgesteld nadeel aan derden kunnen berokkenen³⁴⁵.

Behoudens deze "*klassieke transportgeschriften*" als de vervoervergunning, de vrachtbrief en de tachograafschijf, wordt de vervoerder onder meer vanuit de reglementering over welbepaalde transportobjecten als bijvoorbeeld de gevaarlijke goederen en de afvalstoffen geconfronteerd met een gehele reeks van bijzondere transportdocumenten, waarin een waarheidsvermomming een strafrechtelijk gevolg kan kennen. Ter illustratie geven we

³⁴³. Zie Cass., 25 oktober 1988, Arr.Cass., 1988-89, 226; DE NAUW, A., o.c., 1992, nr. 26; DIRIX, E. en BALLON, G.L., De factuur, 1985, nr. 384; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., o.c., III, nr. 115; VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nrs. 69 en 139. De geadresseerde van de factuur kan de vermeldingen in de factuur controleren en leugens, weglatingen of overdrijvingen opsporen, zodat hij niet zo maar hoeft te aanvaarden (DIRIX, E. en BALLON, G.L., ibid.).

³⁴⁴. Cass., 25 oktober 1988, Arr.Cass., 1988-89, 226 (betreft een oncontroleerbaarheid door de koper van de hoeveelheden die op de factuur werden vermeld; deze hoeveelheden stemden namelijk overeen met deze opgegeven op vervalste weegbons en bijkomend was de controle van die weegbons in feite onmogelijk). Raadpleeg tevens: Cass., 5 oktober 1982, Arr.Cass., 1982-83, (185), 191 (oncontroleerbaarheid van de waarachtigheid van de op de factuur vermelde prestaties -in casu leerlingenvervoer-, gezien deze gebaseerd waren op valse stukken -in casu valse ritbladen-; deze facturen vallen dan onder de reikwijdte van de artikelen 193 e.v. Sw.).

³⁴⁵. Cass., 21 december 1959, Pas., 1960, I, 477; Cass., 28 november 1978, Arr.Cass., 1978-79, 355; Cass., 5 oktober 1982, Arr.Cass., 1982-83, 185; DUPONT, L., l.c., 1990, nr. 22.

In de kontekst van het wegtransport denken we bv. aan het overleggen van een vals aankoopfactuur van een voertuig als één van de stavingsstukken bij de aanvraag van een eerste vergunning voor nationaal vervoer (zie artikel 2 § 2, d van het M.B. van 26 november 1992).

twee voorbeelden van een mogelijke valsheid in een dergelijk bijzonder document.

(a) De vervoerder-houder van een algemene vergunning tot vervoer van radioactieve stoffen dient maandelijks op een formulier bepaalde in de wet gepreciseerde inlichtingen aangaande het tijdens de voorbije maand verrichte vervoer van deze gevaarlijke stoffen mee te delen aan de bevoegde minister³⁴⁶. Een van de mee te delen inlichtingen betreft de aard van de getransporteerde stoffen. Indien nu bepaalde gegevens inzake de natuur van de vervoerde radioactieve stoffen op het formulier ontbreken, kan er sprake zijn van een strafbare valsheid (door omissie), op voorwaarde evenwel dat het formulier tot doel heeft de kwestieuze ontbrekende gegevens op te nemen. Uit het door de minister vastgesteld model van het bewuste formulier blijkt dat de gevraagde aard van de vervoerde stoffen geen betrekking heeft op de omschrijving van de aggregatietoestand (vast, vloeibaar of gasvormig) van de stof; dit geschrift heeft m.a.w. niet tot doel de aggregatietoestand van de getransporteerde radioactieve stoffen (of dito afvalstoffen) op te nemen. Een niet-vermelding van dit gegeven in het formulier kan derhalve niet tot gevolg hebben dat een schijn van waarheid wordt gegeven aan een leugenachtig feit en kan dus geen intellectuele valsheid in geschriften door middel van een omissie betekenen in hoofde van de vervoerder³⁴⁷.

(b) In functie van een controle op de internationale afvalstromen heeft de Belgische wetgever in uitvoering van Europese wetgeving de *grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen* onderworpen aan een administratieve procedure van kennisgeving aan de bevoegde overheidsdiensten van de landen van verzending, doorvoer en bestemming³⁴⁸. Deze notificatieprocedure is ge-

³⁴⁶. Raadpleeg artikel 59 van het K.B. van 28 februari 1963 houdende algemeen reglement op de bescherming van de bevolking en van de werknemers tegen het gevaar van de ioniserende stralingen.

³⁴⁷. Zie Corr. Turnhout, Vierde kamer, 3 oktober 1990, Rep.nr. 1907, gedeeltelijk gepubliceerd in Turnh.Rechtsl., 1991, 24, doch onuitg. voor het aspect van de valsheid in geschriften (betreft de strafzaak van het zogenaamd "Transnukleair-schandaal").

³⁴⁸. Raadpleeg het K.B. van 2 juni 1987 houdende reglementering van de uitvoer, de invoer en de doorvoer van afvalstoffen (B.S., 19 juni 1987), in uitvoering van de Wet van 9 juli 1984 (dezelfde benaming, B.S., 4 oktober 1984) en gebaseerd op de EEG-richtlijn 84/631 van 6 december 1984 betreffende toezicht en controle in de Gemeenschap op de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen (P.B.L., 1984, 326/31). De uitgebreide, doch noodzakelijke geschriftverrichtingen uit de communautaire richtlijn 84/631 worden in de rechtsleer getypeerd als een "paper chase" (zie ADAMS, T., "Environmental law in the European Communities", in International Environmental Law and Regulation, SCHLICKMAN, J.A., McMAHON,

baseerd op het invullen, verzenden en bewaren van een zogenaamd "eenvormig begeleidend document" of "formulier" dat is opgebouwd uit verschillende exemplaren, waarvan bepaalde -afhankelijk van de aard van de procedure- de lading afvalstoffen moeten vergezellen, zodat de vervoerder deze stukken in zijn bezit dient te hebben. Op dit eenvormig begeleidend document wordt op twee plaatsen enige informatie verleend betreffende de oorsprong van de over te brengen afvalstoffen, met name in vak 5 (producent van de afvalstoffen) en vak 9 (plaats van oorsprong). De houder van de afvalstoffen - zijnde de producent van de afvalstof of de persoon die de overbrenging verricht of doet verrichten- die nu in de geciteerde vakken valse informatie invult, kan zich plichtig maken aan een strafbare valsheid in een privaat geschrift³⁴⁹. De transporteur die per hypothese niet optreedt als houder van de afvalstoffen en als vervalser van het formulier, kan met het meenemen van een exemplaar van het valse formulier tijdens het transport -wat wettelijk verplicht is³⁵⁰- een strafbaar gebruik van een vals stuk plegen, wanneer hij heeft gehandeld met het vereiste bedrieglijk opzet of oogmerk om te schaden. Het voorleggen van het bewuste exemplaar tijdens een controle zal tevens een materiële daad van gebruik inhouden. De vervalser van het formulier kan strafrechtelijk verantwoordelijk gesteld worden voor een dergelijk gebruik van het formulier, zelfs indien het geschiedt door een onwetende transporteur.

T.M. en VAN RIEL, N. (coordinating authors), 1991, E.C.-15).

³⁴⁹. Zie Corr. Turnhout, Vijfde Kamer, 1 september 1992, Rep.nr. 2036, onuitg. In casu werd op het formulier valselijk vermeld dat de afvalstoffen werden geproduceerd in Nederland, terwijl ze in werkelijkheid afkomstig waren uit Duitsland. Interessant is dat de correctionele rechtbank op een gemotiveerde wijze uiteenzet waarom het eenvormig begeleidend document wel degelijk een geschrift is dat zich aan het openbaar vertrouwen opdringt (het gaat m.a.w. om een strafrechtelijk beschermd geschrift). De overheid is gerechtigd de verschafte inlichtingen, als o.m. de plaats van oorsprong, voor waar te houden. De bevoegde overheid voert geen controle uit op de kennisgeving als zodanig, maar gaat enkel na of de overbrenging voldoet aan de wettelijke en reglementaire bepalingen inzake milieubescherming, openbare orde, veiligheid en volksgezondheid, aldus het vonnis. Tot slot merkt de Turnhoutse strafrechter op dat een overheidscontrole op de juistheid van de vermeldingen op vak 5 en 9 van het formulier niet mogelijk is, gelet op het specifieke van de kennisgevingsprocedure, met name dat het effectieve transport gebeurt nadat de minister de ontvangstmelding heeft ingevuld. Zie voor een verder overzicht van deze administratieve en strafrechtelijk gehandhaafde kennisgevingsprocedure en de specifieke rol van de vervoerder: infra Afvalstoffen.

³⁵⁰. Zie artikel 3 § 1, 4°, 4 § 1 (uitvoer), 5 § 1 (invoer) en 6 § 1 (doorvoer) van het K.B. van 2 juni 1987.

Alleenstaande cijfers en letters kunnen in een bepaalde handelingskontekst op zichzelf een gedachte uitdrukken en alzo een geschrift vormen in de betekenis van de gemeenrechtelijke incriminatie van valsheid in geschriften en van gebruik van valse stukken³⁵¹. Een regel die uiteraard eveneens geldt in de kontekst van een vervoer van goederen met motorvoertuigen.

Ter afsluiting van deze selectieve bespreking van enkele algemene en bijzondere transportgeschriften, geven we ook van deze laatste valsheidshypothese (alleenstaande cijfers en letters) een tweevoudige exemplificatie die in dit geval rechtstreeks het vervoermiddel betreft.

(a) De transporteenheden die in het A.D.R. opgenomen gevaarlijke goederen vervoeren, moeten voorzien zijn van een A.D.R.-signalisatie, bestaande uit oranje reflecterende waarschuwingsschilden, waarop voor bepaalde gevaarlijke goederen zogenaamde identificatienummers moeten voorkomen; op het bovenste gedeelte van het schild het nummer ter identificatie van het gevaar, op het onderste deel het produkt-identificatienummer³⁵². Het geheel van deze cijfergegevens op de oranje schilden verkrijgen in het kader van een wegvervoer van gevaarlijke goederen overeenkomstig de A.D.R.-voorschriften een verstaanbare betekenis, wanneer ze op de transporteenheid worden aangebracht. Het gaat om meer dan een louter individualiseringsteken; ze drukken op een duurzame wijze de gedachte uit dat dit welbepaald voertuig een welbepaald goed met welbepaalde gevaarlijke eigenschappen (en met aldus welbepaalde te treffen veiligheidsmaatregelen) over de weg transporteert³⁵³. Het geheel van deze cijfers op het schild kan dan ook worden voorgesteld als een strafrechtelijk beschermd geschrift in de betekenis van de gemeenrechtelijke incriminatie van valsheid in geschriften. Een bedrieglijke vervalsing van deze cijfergegevens waaruit een benadeling kan ontstaan (bijvoorbeeld voor de veiligheid van de overige weggebruikers) en het bedrieglijk uitvoeren van het transport met de valse cijfersignalisatie op

³⁵¹. DE NAUW, A., O.C., 1987, nr. 54; DUPONT, L., l.c., 1990, nr. 16; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., O.C., III, nr. 80; VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., O.C., nr. 56.

³⁵². Raadpleeg voor het algemeen voorschrift terzake: Rn. 10.500, bijlage B van het A.D.R.-verdrag.

³⁵³. Bv. de cijfers 33 boven en 1203 onder op de oranje schilden op de voor- en achterzijde van een tankwagen betekenen dat deze transporteenheid het produkt benzine (1203) als een zeer brandbare vloeistof (33) over de weg vervoert. De gevaars- en produkt-identificatienummers en hun juiste betekenis zijn terug te vinden in Rn. 250.000, Aanhangsel B.5, bijlage B van het A.D.R.-verdrag. Tevens infra Gevaarlijke goederen.

het voertuig, staat dan gelijk met het plegen van een commune valsheid in een privaat geschrift en het gebruik van een vals stuk. Het bedrieglijk weglaten van één van de verplichte cijfergegevens³⁵⁴ kan een valsheid door omissie opleveren.

(b) Ook de vervalsing van de cijfers en/of letters op een *nummerplaat* van een voertuig met eigen beweegkracht zou een valsheid in geschriften kunnen opleveren³⁵⁵. Het louter aanbrengen van een nummerplaat op een ander voertuig dan datgene waarvoor de plaat werd afgeleverd -zonder enige cijfer- of lettervervalsing- is evenwel volgens de rechtspraak van het Hof van Cassatie geen valsheid in geschriften, gezien zulke handeling niet het bedrieglijk opmaken van een verdichte akte inhoudt³⁵⁶. Het vervalsen van de *nummers* die ter identificatie op de *motor* en het *chassis* van een voertuig zijn aangebracht, maken op zichzelf volgens het Hof van Cassatie evenmin een valsheid in geschriften uit³⁵⁷.

Het voorbeeld van de vervalsing van de A.D.R.-signalisatie illustreert naar onze mening duidelijk de (te) grote elasticiteit van de gemeenschappelijke kwalificatie van de valsheid in geschriften (met in het verlengde het gebruik van een vals stuk), wanneer een concrete toepassing wordt gemaakt van de ruime omschrijving die rechtspraak en rechtsleer thans geven aan de twee kernbegrippen van het misdrijf, zijnde het geschrift en de waarheidsvermomming. Het is een potentieel gevaarlijke strafrechtelijke

³⁵⁴. Indien bv. de vervoerde stof op een gevaarlijke wijze met water reageert, moet het identificatienummer van het gevaar worden voorafgegaan door de letter "X" (Rn. 250.000 (1), Aanhangel B.5, bijlage B van het A.D.R.-verdrag).

³⁵⁵. MARCHAL, A., o.c., nr. 1558; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., o.c., III, nr. 80; VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nr. 58; zie tevens Cass., 22 juli 1970, Arr.Cass., 1970, 1032; Cass., 1 december 1970, Arr.Cass., 1971, 319 ("...zelfs in de veronderstelling dat de vervalsing van een nummerplaat een valsheid in geschriften bedoeld door de artikelen 193 en volgende Sw. zou kunnen uitmaken..."). In een arrest van 25 september 1972 besliste het Hof echter dat de namaking van de nummerplaat en het inschrijvingsteken die op een voertuig zijn aangebracht geen valsheid in geschriften is in de zin van artikel 196 Sw., doch wel een namaking van merken in de zin van artikel 184 Sw. (Cass., 25 september 1972, Arr.Cass., 1973, 97).

³⁵⁶. Cass., 22 juli 1970, Arr.Cass., 1970, 1032; Cass., 1 december 1970, Arr.Cass., 1971, 319.

³⁵⁷. Cass., 22 oktober 1968, Arr.Cass., 1969, 220; Cass., 16 oktober 1973, Arr.Cass., 1974, 192.

ontwikkeling die aanleiding kan geven tot "*Vielbestraferei*"³⁵⁸, maar tevens kan resulteren in een (moeilijk te verantwoorden) "*Schwerbestraferei*", gelet op de vaak diepe strafmaat-kloof tussen deze commune incriminatie en de mogelijke strafbepalingen uit het bijzonder strafrecht die eenzelfde of analoge materiële gedraging beteugelen³⁵⁹. Bij het werken met de huidige uitgebreide interpretaties zal eens te meer de strafwettelijke vereiste van het bijzonder opzet in hoofde van de vervalser en/of gebruiker de functie van een stevig tegengewicht moeten waarnemen, in afwachting van een legislatieve sanering van de scheefgegroeide toestand waarin de gemeenrechtelijke bepalingen inzake valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken blijkbaar zijn verzeild geraakt. Bijkomend kan intussen de mogelijke disproportie inzake de strafmaat tussen het gemeenrechtelijk en bijzonder strafrecht worden opgevangen door in ruime mate de techniek van de verzachtende omstandigheden aan te wenden.

³⁵⁸. Zie DUPONT, L., *l.c.*, 1990, nr. 98.

³⁵⁹. Het maximum van de ene (bijzondere) strafbepaling kan zelfs beantwoorden het minimum van de andere (commune) strafbepaling (! ?). De regels inzake de A.D.R.-signalisatie vormen in bijlage B van het A.D.R.-verdrag een onderdeel van de "speciale voorschriften voor onderweg", waarvan de overtreding strafrechtelijk wordt gesanctioneerd met de strafbepalingen uit de wegverkeerswet van 16 maart 1968 (artikel 9, 2° van het K.B. van 16 september 1991 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen). Vanuit de theoretisch toepasselijke vrijheidsstraf bekeken kan aldus het niet-gebruiken van enige A.D.R.-signalisatie maximaal bestraft worden met een gevangenisstraf van één maand (artikel 29 van de wegverkeerswet), terwijl de bedrieglijke vervalsing van deze signalisatie -na correctionalisatie- minstens met deze (bijzondere) maximumstraf moet gestraft worden (artikel 80, laatste lid Sw.), die zelfs tot een vrijheidsstraf van vijf jaar kan worden opgetrokken (artikel 25 Sw.). De valsheid van het geschrift eerder construeren als een verzwarende omstandigheid bij een ander basismisdrijf (cf. DUPONT, L. *l.c.*, 1990, nr. 98 in fine), waarvan de strafmaat richtinggevend zou en moet zijn voor deze van de verzwarende omstandigheid, zal zeker leiden tot een coherenter en ook efficiënter strafrechtelijk bestraffingssysteem.

Een vergelijkbare quasi-absurde strafrechtelijke situatie komen we infra tegen bij de bestraffing van de vervalsing van de tachograafschijven. Ook dan bestaat er een reële disproportie inzake strafmaat tussen het niet-gebruik van de schijf en het vervalsen van de schijf.

E. Twee vormen van gemeenrechtelijk penaal bedrog

(1) *Bedriegerij bij een contract van huur van werk*

Bedriegerij bij een contract van huur van werk omtrent de hoeveelheid of de hoedanigheid van het geleverde werk door het aanwenden van listige kunstgrepen wordt als een wanbedrijf strafbaar gesteld in artikel 499, 2° Sw.; in geval van bedrog inzake de kwaliteit van het geleverde werk vereist de strafbaarstelling van artikel 499 Sw. dat de bepaling van de hoedanigheid moet dienen om het bedrag van het loon vast te stellen. Deze vorm van bedriegerij uit het commune strafrecht vereist het bestaan van een contract van *huur van werk* (contrat de louage d'ouvrage), waarbij de beginselen van het burgerlijk recht ter zake toepasselijk zijn³⁶⁰. Daar nu de voorschriften van het Burgerlijk Wetboek de vervoerovereenkomst als één van de drie hoofdsoorten van een contract van huur van werk en diensten typeren³⁶¹ en artikel 499 Sw. geldt voor alle overeenkomsten van huur van werk zonder onderscheid³⁶², zijn we geneigd de stelling te verdedigen dat de correctionele strafbaarstelling van artikel 499, 2° Sw. eveneens een toepassing kan vinden in het kader van de uitvoering van een vervoerovereenkomst. We zijn er ons van bewust dat een dergelijke visie impliceert dat het misdrijf van artikel 499, 2° Sw. niet beperkt mag blijven tot een daad van bedrog in de kontekst van een arbeidsovereenkomst (arbeiders of bedienden, un louage de travail of de services), doch dat het toepassingsgebied ratione materiae zich tevens uitstrekt tot een frauduleus optreden bij de uitvoering van een aannemingsovereenkomst in de ruime zin (un louage d'industrie). De beide overeenkomsten vallen namelijk overeenkomstig de regels van het Burgerlijk Wetboek onder de generale noemer van een "contract van huur

³⁶⁰. MARCHAL, A. en JASPAR, J.P., o.c., 1965, I, 577.

³⁶¹. Raadpleeg de artikelen 1779 en 1782-1786 B.W. en o.m. HERBOTS, J., Bijzondere overeenkomsten, 1, 1991, 94; PUTZEYS, J., Droit des transports et droit maritime, 1989, 112; VAN RYN, J. en HEENEN, J., Principes de droit commercial, IV, 1988, 601 en 605. Naar het burgerlijk recht vormt m.a.w. het vervoercontract een aannemingsovereenkomst in de ruime betekenis van het woord; het gaat om een locatio operis faciendi, een louage d'industrie, wat een bijzondere vorm is van de meer algemene civielrechtelijke categorie van een louage d'ouvrage (zie DE PAGE, H., Traité élémentaire de droit civil Belge, IV, 1972, 960-961).

³⁶². BELTJENS, G., Encyclopédie du droit criminel belge, I, 1901, p. 663, nr. 10 in fine; NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., IV, p. 152, nr. 8.

van werk" (un louage d'ouvrage), dat -zonder inhoudelijke beperking of onderscheid- een constitutief bestanddeel uitmaakt van de strafbare gedraging omschreven in artikel 499, 2° Sw.³⁶³. De tekst van artikel 499 Sw. vormt aldus naar onze mening geen juridisch-technische hinderpaal voor zulke interpretatie³⁶⁴. De parlementaire voorbereiding van de Wet van 17 juni 1896³⁶⁵, die de strafbepaling van artikel 499, 2° in het Strafwetboek van 1867 heeft ingevoegd, levert evenwel een sterk argument op contra de hoger verdedigde stelling. Luidens de memorie van toelichting wenste de regering op te treden tegen de mogelijkheid van ernstig bedrog vanwege de werkgever te nadele van de werknemer in de uitvoering van de arbeidsovereenkomst (un contrat de travail); ook de verslagen van de Kamer en Senaat maken voortdurend gewag van een bescherming van de rechten van de werknemer (l'ouvrier) in de uitvoering van de arbeidsovereenkomst als doelstelling van de nieuwe strafwettekst³⁶⁶. Een vergelijkbare tekst met artikel 499, 2° Sw. komt niet voor in het Franse strafrecht, waar de fraudemisdrijven niet in het Strafwetboek zijn geïntegreerd, doch omschreven worden in afzonderlijke strafwetten. Bedriegerij inzake het verlenen van diensten (o.m. bij de overeenkomst van aanneming) valt -sedert de uitbreiding door de Wet van 10 januari 1978- binnen het toepassingsgebied van de algemene wet inzake bedrog van 1

³⁶³. Ter vergelijking kunnen we opmerken dat ter motivering van de toepassing van het misdrijf van bedrog omtrent de identiteit van de verkochte zaak (artikel 498, lid 2 Sw.) op een geruilde zaak, het Hof van Cassatie tevens refereert aan de voorschriften uit het Burgerlijk Wetboek voor een (teleologische) interpretatie van het door de strafwetgever aangewende begrip van een "verkochte zaak" (zie Cass., 25 januari 1984, Arr.Cass., 1983-84, 605; de voorschriften van het Burgerlijk Wetboek assimileren -behoudens bepaalde uitzonderingen- de contracten van koop en ruil).

³⁶⁴. DE NAUW spreekt overeenkomstig de tekst van artikel 499 Sw. over "een contract van huur van werk"; een term die de auteur tevens gebruikt bij de studie van het constitutief bestanddeel van het precair karakter van de afgifte bij het misdrijf van misbruik van vertrouwen (DE NAUW, A., O.C., 1984, 139 en 146), waarbij in deze laatste kontekst zeker (mede) de aannemingsovereenkomst (in extensieve zin) bedoeld wordt. In het handboek van NYPELS en SERVAIS vindt men steeds het begrip "contrat de louage de services" terug (O.C., IV, p. 151-152, nrs. 7-8), wat in de civiele rechtspraktijk een synoniem is van "un louage de travail" (zie DE PAGE, H., Traité élémentaire de droit civil Belge, IV, 1972, 967).

³⁶⁵. B.S., 21 juni 1896.

³⁶⁶. Zie respectievelijk Pasin., 1896, 212 en 212-221, de eerste alinea van het verslag in de Kamer vermeldt dan weer de term "le contrat de louage de l'ouvrage".

augustus 1905³⁶⁷.

Voor de constitutie van het misdrijf van artikel 499 Sw. moet het middel tot het bedrog bestaan in een actief optreden in de vorm van het aanwenden van *listige kunstgrepen*³⁶⁸ en dient als moreel element een *bedrieglijk opzet* aanwezig te zijn in hoofde van de dader in de zin van het nastreven van een (onrechtmatig) voordeel ten nadele van een ander³⁶⁹. In de hypothese van een overeenkomst van een vervoer van goederen over de weg kan de strafbare bedriegerij in de zin van artikel 499 Sw. zich ons inziens voordien in zijn kwantitatieve vorm, meerbepaald wat betreft de hoeveelheid of het gewicht van de vervoerde lading, gepleegd door verschillende bij het transport betrokken partijen. Zo kan bv. de vervoerder op de CMR-vrachtbrief (o.m. vak 7 en 11) en/of op de factuur op bedrieglijke wijze een hoger aantal stukgoederen of een hoger gewicht aanduiden dan het werkelijk getransporteerde in functie van het kunnen misleiden van de opdrachtgever en alzo kunnen aanrekenen van een (onrechtmatig) hogere vrachtprijs. Ook de opdrachtgever/afzender zou door het aanwenden van listige kunstgrepen (bv. een bewust foutief ingestelde tel- of weeginstallatie of valse inventarisdocumenten) de vervoerder kunnen belazeren over de juiste hoeveelheid van de lading teneinde op frauduleuse wijze de vervoerprijs te kunnen verminde-

³⁶⁷. Zie o.m.: MERLE, R. en VITU, A., o.c., 1982, I, nrs. 1051-1052; PIGASSOU, P., "Fraudes", Encycl.Dalloz Pénal, nr. 21.

³⁶⁸. Artikel 499, lid 1 Sw.; Cass., 6 mei 1946, Arr.Cass., 1946, 171; Cass., 6 maart 1950, Arr.Cass., 1950, 448; Cass., 20 januari 1969, Arr.Cass., 1969, 484; Antwerpen, 15 maart 1990, R.W., 1990-91, 154, met noot (de geciteerde rechtspraak betreft bedriegerij omtrent de hoeveelheid van de verkochte zaken, als voorzien in artikel 499, 1° Sw.) en dit in tegenstelling tot het misdrijf van bedriegerij omtrent de identiteit, de aard of de oorsprong van de verkocht zaak als omschreven in artikel 498 Sw., waarvoor de aanwending van listige kunstgrepen niet vereist is. Ter precisering van de term "listige kunstgreep" kan gebruik worden gemaakt van rechtspraak en rechtsleer aangaande het basismisdrijf van oplichting (artikel 496 Sw.), dat voorziet in listige kunstgrepen als één van de drie mogelijke bedrieglijke middelen. Zoals voor oplichting, kan de listige kunstgreep in de zin van artikel 499 Sw. worden opgeleverd door een geheel van feiten waarvan elk slechts een bestanddeel van de listige kunstgreep is en bijgevolg niet alle kenmerken ervan moet verenigen (Cass., 20 januari 1969, gecit.; zie in deze zin voor het misdrijf van oplichting o.m.: Cass., 15 maart 1977, Arr.Cass., 1977, 767; Cass., 4 december 1979, Arr.Cass., 1979-80, 416).

³⁶⁹. Cass., 20 januari 1969, Arr.Cass., 1969, 484; CONSTANT, J., "L'inexécution des contrats et le droit pénal belge", R.D.P., 1964-65, (139), 142; DE NAUW, A., o.c., 1987, 372; zie in dezelfde zin voor het misdrijf van bedriegerij uit artikel 498 Sw. o.m.: Cass., 21 januari 1918, Pas., 1918, I, 199; Cass., 17 oktober 1949, Pas., 1950, I, 82.

ren. Een dergelijk bedrieglijk optreden kan inhouden dat tevens andere misdrijven uit het commune strafrecht worden begaan, zoals een valsheid in (handels)geschriften (artikel 193 e.v. Sw., bv. de valse vermeldingen op de CMR-vrachtbrief of zelfs op de factuur voor zover de factuurgegevens niet vatbaar zijn voor enige controle in hoofde van de geadresseerde van de factuur)³⁷⁰ of het gebruik van valse stukken (artikel 197 Sw.).

Op het vlak van de *straftoemeting* zijn we de mening toegedaan dat indien de bedriegerij geschiedt in het kader van een contract van huur van werk, de correctionele straffen bepaald in artikel 499, lid 1 Sw. behouden blijven en niet vervangen worden door de zwaardere correctionele straffen vermeld in artikel 9 van de Wet van 22 januari 1945 betreffende de economische reglementering en de prijzen³⁷¹. De beslissende verschoningsgrond van bloed- en aanverwantschap vervat in artikel 462 Sw., is toepasselijk op het misdrijf van bedriegerij omschreven in artikel 499 Sw. (artikel 504 Sw.).

³⁷⁰. Zie supra Valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken.

³⁷¹. Overeenkomstig artikel 10 van de Besluitwet van 14 mei 1946 houdende verscherping van de controle der prijzen (B.S., 16 mei 1946) worden - vanaf de inwerkingtreding van deze besluitwet- de overtredingen van de artikelen 489 en 499 Sw. betreffende het bedrog inzake verkoop bestraft met de straffen van artikel 9 van de Wet van 22 januari 1945 (zie voor het misdrijf van artikel 498 Sw.: Cass., 4 september 1972, Arr.Cass., 1973, 6; Cass., 12 december 1972, Arr.Cass., 1973, 363), zijnde o.m. een gevangenisstraf van één maand tot vijf jaar en/of een geldboete van 100 tot 1.000.000 frank en alzo een zwaardere straf dan deze voor het basismisdrijf van oplichting of voor een wegens verzachtende omstandigheden gecorrectionaliseerde valsheid in handels- of private geschriften; raadpleeg voor een bespreking van deze vrij zware correctionele straffen uit de wet van 1945: STUYCK, J., "Prijnsreglementering", Commentaar Strafrecht en Strafvordering, 13-18.

Het artikel 499 Sw. werd aan artikel 10, lid 1 van de besluitwet van 1946 toegevoegd door artikel 75 § 2 van de Wet van 14 juli 1971 betreffende de handelspraktijken (B.S., 30 juli 1971). Bij deze wijziging van artikel 10 werden evenwel -na vermelding van de twee artikelen uit het Strafwetboek- de woorden "betreffende het bedrog inzake verkoop" in de wetsbepaling behouden, zodat ons inziens de straffen van artikel 499 Sw. enkel worden vervangen in de hypothese van artikel 499, 1° Sw., zijnde een bedriegerij omtrent de hoeveelheid van de verkochte zaken en m.a.w. de initieel lagere correctionele straffen volledig behouden blijven indien het bedrog wordt gepleegd in de uitvoering van een contract van huur van werk (499, 2° Sw.). Ten onrechte maakt aldus de rechtsleer melding van een globale vervanging van de straffen uit artikel 499 Sw. zonder te wijzen op dit toch belangrijk onderscheid naar de strafmaat tussen 499, 1° en 2° Sw. (zie bv. BODSON, P.L., "Bedriegerij", Strafrechtelijke kwalificaties met jurisprudentie, 2 en 9-10; DE NAUW, A., O.C., 1984, 146 en 1987, 372; X, noot (1) onder Cass., 4 september 1972, gecit.).

(2) *Bedrog bij tanken*

Een andere vorm van gemeenrechtelijk strafbaar bedrog in de kontekst van een transportgebeuren kan bestaan in het misdrijf van bedrog bij het tanken (artikel 508ter Sw.); deze bijzondere vorm van bedrog of van afzetterij³⁷² werd in het Belgische Strafwetboek ingevoegd door artikel 1 van de Wet van 17 december 1963³⁷³. Strafbaar met correctionele straffen is de bestuurder die, *na een vrachtwagen van brandstof (diesel) of smeerolie te hebben laten voorzien, zich bedrieglijk onttrekt aan de onmiddellijke betaling*. De strafwetgever wenst met het artikel 508ter de exploitanten van benzine- en smeerstations te beschermen tegen oneerlijke autobestuurders die eerst tanken en vervolgens onverhoeds wegvluchten zonder betaling³⁷⁴.

Het eerste component van de materiële gedraging van het wanbedrijf van bedrog bij het tanken bestaat uit een voertuig van brandstof of smeerolie te *hebben laten voorzien*. Gelet op deze wettelijke misdrijfschrijving zal primo de bestuurder van de vrachtwagen die zich diesel verschaft in een zelfbedieningsstation en weggrijpt zonder onmiddellijke betaling, geen inbreuk plegen op artikel 508ter Sw., doch zich desgevallend plichtig maken aan een diefstal van brandstof³⁷⁵; geschiedt de zelfbediening van de

³⁷². Het misdrijf van afzetterij wordt op algemene wijze strafbaar gesteld in artikel 508bis Sw. Het zij opgemerkt dat dit gemeenrechtelijk misdrijf van afzetterij aangaande het huren van een huurrijtuig (artikel 508bis in fine Sw.) enkel kan slaan op een vervoer van personen en niet van goederen (CONSTANT, J., "Le délit de grivèlerie en droit belge et en droit français", *R.D.P.*, 1940, (285), 302; DELAHAYE, P., "De afzetterij", *R.W.*, 1937-38, (1009), 1015; DE NAUW, A., *o.c.*, 1984, 151; DE SMET, W., Afzetterij en bedrog bij het tanken, A.P.R., 1970,, nrs. 51-52) en dat het artikel 508bis Sw. niet van toepassing is op het huren van personenwagens zonder chauffeur (zie zeer recent: Antwerpen, 18 juni 1992, *R.W.*, 1992-93, 233, met noot).

³⁷³ *B.S.*, 10 januari 1964. In dezelfde periode werd een analoog misdrijf in het Franse Strafwetboek opgenomen (zie artikel 401, lid 7 C.P., "filouterie de carburants", ingevoegd door de Wet van 16 juni 1966); in het nieuwe Franse Strafwetboek -N.C.P., inwerkingtreding 1 september 1993- artikel 313 -5, 3°).

³⁷⁴. Zie het verslag namens de commissie voor de justitie, *Gedr.St.*, Kamer, 1961, nr. 138/3, 1; *Gedr.St.*, Senaat, 1963-64, nr. 33, 1; CONSTANT, J., "L'inexécution des contrats et le droit pénal belge", *R.D.P.*, 1964-65, 143; MARCHAL, A. en JASPAR, J.P., *o.c.*, 1965, I, nr. 1629bis; *R.P.D.B.*, Tw. "Grivèlerie", *Compl. II*, nr. 69; VANDEPLAS, A., "Bedrog bij het tanken van brandstof", *R.W.*, 1984-85, 2155.

³⁷⁵. Zie CORLAY, P., "Filouterie", *Encycl.Dalloz Pénal*, nr. 18; DE NAUW, A., *o.c.*, 1987, 391-392; LASSALLE, J.A., "Filouteries", *Juris-Classeur Pénal*, nr. 35; MERLE, R. en VITU, A., *o.c.*, II, p. 1927, noot 2, in

dieselbrandstof met gebruik van een valse of gestolen bank- of tankkaart in een geautomatiseerd apparaat, dan pleegt de bestuurder een diefstal met de verzwarende omstandigheid van het gebruik van valse sleutels³⁷⁶. Secundo kan naar onze mening het zich laten voorzien van brandstof niet (rechtstreeks) in het voertuig, maar in afzonderlijke recipiënten (bv. jerry-cans) evenmin resulteren in een inbreuk op het artikel 508ter³⁷⁷. De rechtstreekse brand-

fine; VANDEPLAS, A., "Bedrog bij het tanken van brandstof", R.W., 1984-85, 2156;. Een dergelijke diefstal valt onder de algemene incriminatiegrond van diefstal (artikel 461 Sw.).

Indien men evenwel bij een automatische tankbeurt meer brandstof bekomt dan het slecht functionerende apparaat in geld aanrekent, pleegt men geen diefstal van de brandstof (zie Cass.fr., 1 juni 1988, J.C.P., 1989, II, 21172, met noot DEVEZE, J.). Bij een bedrieglijke toeëigening van het brandstof-surplus (veruitwendigd door het verbruik) kan in de optiek van een strafrechtelijke kwalificatie in het Belgische strafrecht gedacht worden aan het wanbedrijf van bedrieglijke verberging (artikel 508, lid 2 Sw.), indien men aanneemt dat deze brandstof "bij toeval in het bezit is gekomen" van de bestuurder (raadpleeg voor een mogelijke toepassing van de kwalificatie van bedrieglijke verberging in een gelijkaardige hypothese dat een geldautomaat ingevolge een foutieve computerprogrammatie meer geld ter beschikking stelt dan bedoeld: DEWULF, L., "Bedrieglijke verberging", Commentaar Strafrecht en Strafvordering, nr. 11 en de aldaar geciteerde rechtspraak en rechtsleer).

³⁷⁶. DE NAUW, A., o.c., 1987, 391-392; VANDEPLAS, A., "Bedrog bij het tanken van brandstof", R.W., 1984-85, 2156. Deze stelling maakt een analoge toepassing uit van de jurisprudentie die de gedraging van het bedrieglijk afhalen van biljetten in een geldautomaat met behulp van gestolen of valse bankkaarten, kwalificeert als een diefstal door middel van valse sleutels (bv. Brussel, 22 maart 1973, J.T., 1974, 65, met noot VANDERVEEREN, P.). Een dergelijke gekwalificeerde diefstal is naar de strafwettekst strafbaar met de criminele straf van opsluiting (zie artikel 467 Sw.).

³⁷⁷. DE SMET kan akkoord gaan met deze visie steunende eveneens op het tekstargument, doch is van oordeel dat een dergelijk onderscheid zeker niet werd gewild door de wetgever -zich baserend op de parlementaire voorbereiding- en aldus niet toelaatbaar is (DE SMET, W., o.c., nr. 72). Men kan zich afvragen of de parlementaire voorbereiding moet aangewend worden als interpretatiemiddel in geval de strafwettekst zelf voldoende duidelijk is; kan m.a.w. op dit punt geen toepassing worden gemaakt van het adagium "interpretatio cessat in claris" ? Vervolgens moeten we opmerken dat DE SMET refereert aan de toelichting bij de oorspronkelijke tekst van het wetsvoorstel, die luidde "...nadat hij brandstof of smeerolie voor zijn voertuig heeft ingenomen...", terwijl deze initiële misdrijfomschrijving geamendeerd werd door de regering in de zin van de huidige tekst (met name "na een voertuig van brandstof of smeerolie te hebben laten voorzien", zie Gedr.St., Kamer, 1961, nr. 138/2). MARCHAL en JASPAR betogen dat de aankoop van brandstof zonder bevoorrading van een voertuig niet onder de wet valt (o.c., 1965, I, nr. 1629bis).

Artikel 401, lid 7 van het Franse Strafwetboek spreekt nog meer precies van het geheel of partieel vullen van "les réservoirs d'un véhicule" (dezelfde termen in artikel 313-5, 3° N.C.P.).

Impliceert de kwestieuze gedraging -in de hypothese dat artikel 508ter niet geldt- een strafbare inbreuk op een ander artikel uit het Strafwetboek ? Na

stofbevoorrading van de vrachtwagen dient in de kontekst van artikel 508ter Sw. "ter plaatse" te gebeuren³⁷⁸, zodat een niet-betaalde bevoorrading in de vervoeronderneming buiten de grenzen van deze gemeenrechtelijke strafbaarstelling valt. In tegenstelling tot de Franse strafwettekst (C.P.) vereist het Belgische artikel 508ter geen (volstreckte) onmogelijkheid tot betalen³⁷⁹; het is het *onttrekken aan onmiddellijke betaling* -het tweede component van het materieel element- dat zonder meer strafbaar is, ongeacht

het laten vullen van bv. de jerry-cans, zal de bestuurder normaliter de eigendom (of het volledig bezit) over de brandstof verkrijgen; indien men aanneemt dat de eigendomsoverdracht geschiedt na de vrijwillige afgifte van de brandstof, doch vóór de betaling ervan, kan de bestuurder zich niet meer schuldig maken aan een diefstal (vgl. Corr.Leuven, 29 mei 1952, R.W., 1952-53, 25, onmiddellijke eigendomsoverdracht van de koopwaren die op bestelling van de klant door een bediende van een warenhuis worden afgegeven). Wanneer evenwel de handeling in haar geheel beantwoordt aan de constitutionele elementen van de gemeenrechtelijke oplichting (artikel 496 Sw.), zal deze laatste misdrijfkwalificatie toepasselijk zijn.

³⁷⁸. Zie Gedr.St., Kamer, 1961, nr. 138/1 en 138/2; CONSTANT, J., "L'inexécution des contrats et le droit pénal belge", R.D.P., 1964-65, 143; DE SMET, W., O.C., nr. 73. Volgens DE SMET moet het voertuig niet noodzakelijk worden bevoorraad aan het station zelf; ook een bevoorrading langs de weg, min of meer verwijderd van het station valt onder artikel 508ter (DE SMET, W., ibid., een standpunt dat wordt overgenomen door SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., O.C., I, 466F). De met artikel 508ter beoogde bescherming is evenwel gericht naar de uitbaters van tankstations. Deze bescherming is enkel noodzakelijk wanneer het voertuig "ter plaatse" wordt bevoorraad, aldus de verantwoording van het regeringsamendement dat de strafbare gedraging nauwkeuriger herformuleerde in zijn huidige omschrijving (Gedr.St., Kamer, 1961, nr. 138/2, punt 1 van de verantwoording). Gelet op de aangehaalde motivering in de parlementaire voorbereiding, kunnen we de door DE SMET voorgestelde territoriale uitbreiding niet onmiddellijk onderschrijven.

³⁷⁹. Artikel 401, lid 7 van de Franse C.P. luidt "... sachant qu'il est dans l'impossibilité absolue de payer ..." (een constitutioneel bestanddeel dat voor het misdrijf van bedrog bij tanken wordt bekritiseerd in de Franse doctrine: zie bv. BOUZAT, P., Observ., Rev.Sc.Crim., 1966, 903-904; SEGUR, L., noot onder Corr.Lille, 15 februari 1966, J.C.P., 1966, II, 14691). Het nieuwe Franse Strafwetboek breidt algemeen echter de kwalificatie van afzetterij uit en vermeldt behoudens de volstreckte onmogelijkheid tot betalen tevens: "... qui est déterminée à ne pas payer ..." (zie artikel 313-5 N.C.P.; DESPORTES, F. en LE GUNHEC, F., "Présentation des dispositions du nouveau Code pénal", Droit pénal - le nouveau Code pénal, 1993, nr. 189, p. 25).

Een volstreckte onmogelijkheid tot betalen vormt in het Belgische strafrecht wel een constitutioneel bestanddeel van het algemeen misdrijf van afzetterij (artikel 508bis Sw.; Cass., 13 oktober 1975, Arr.Cass., 1976, 195; DE NAUW, A., "Bedrog", Strafrechtelijke kwalificaties met jurisprudentie, 14; zie in Frankrijk artikel 401, lid 4 C.P. en artikel 313-5, 1° en 2° N.C.P.). Dit specifiek onderscheid tussen artikel 508ter en 508bis wordt tevens benadrukt in de parlementaire voorbereiding van de Wet van 17 december 1963 (zie de toelichting bij het initiële wetsvoorstel, Gedr.St., Kamer, 1961, nr. 138/1, 1). De correctionele straffen van de beide misdrijven zijn identiek (zie de volgende alinea in de doorlopende tekst).

het al dan niet kunnen betalen³⁸⁰. Indien de pomphouder echter brandstof levert niettegenstaande hij vooraf weet dat zijn klant op dat ogenblik niet kan betalen en hij m.a.w. de bestuurder krediet of uitstel van betaling verleent, kan er in hoofde van de niet-betalende bestuurder geen bedrog bij het tanken bestaan³⁸¹. Gelet op de vereiste van het bedrieglijk opzet, zal de weggrijdende bestuurder die "vergeet" te betalen, zich niet schuldig maken aan het misdrijf van artikel 508ter Sw.³⁸².

Deze bijzondere vorm van bedrog wordt bestraft met dezelfde straffen als het algemeen misdrijf van afzetterij, met name een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en/of een geldboete van 200 tot 1.500 frank; zonder aanneming van verzachtende omstandigheden mag de geldboete opgelegd voor het misdrijf van bedrog bij het tanken zodoende niet minder bedragen dan 200 frank³⁸³.

³⁸⁰. DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 824 en 1992, 422; R.P.D.B., Tw. "Grivèlerie", Compl. II, nr. 73; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., o.c., I, 466F.

³⁸¹. Zie Pol.Hasselt, 5 oktober 1984, R.W., 1984-85, 2154, met noot VANDEPLAS, A. (in casu had een motorrijder aan de pomphouder verklaard dat hij geen geld bij zich had en hij later zou betalen, met afgifte van zijn identiteitskaart als waarborg); DE NAUW, A., o.c., 1984, 152; DE SMET, W. o.c., nr. 76. VANDEPLAS merkt in de annotatie op dat wanneer de pomphouder tijdens het tanken verwittigd wordt dat de klant geen penning bij zich heeft, hij voor een voldongen feit wordt geplaatst en men dan bezwaarlijk kan beweren dat de pomphouder aan zijn klant krediet heeft verleend (VANDEPLAS, A., "Bedrog bij het tanken van brandstof", R.W., 1984-85, 2156). Indien evenwel de bestuurder vóór de aanvang van de tankbeurt niet de kans kreeg om de pomphouder te verwittigen en dit zo snel als mogelijk doet of slechts na een opdracht tot tanken (of desgevallend na uitvoering van de opdracht) vaststelt dat zijn tankkaart verdwenen is en niet over voldoende contanten beschikt en de pomphouder hiervan onmiddellijk in kennis stelt, zal deze bona fide-bestuurder zich niet "bedrieglijk" onttrekken aan onmiddellijke betaling en aldus geen strafbare overtreding begaan van artikel 508ter Sw.

³⁸². Zie punt 2 van de verantwoording van het regeringsamendement in Gedr.St., Kamer, 1961, nr. 138/2.

³⁸³. Cass., 8 december 1970, Arr.Cass., 1971, 350.

F. Verkeersbelemmering

In het Belgische strafrecht bevat niet enkel de bijzondere strafrechtsdiscipline van het verkeersrecht normen die een verbod inhouden het verkeer te hinderen door voorwerpen op de openbare weg te plaatsen of door er belemmeringen aan te brengen (zie bijvoorbeeld artikel 7.1. van het algemeen wegverkeersreglement van 1 december 1975), doch ook de voorschriften van het bijzonder gedeelte van het gemeenrechtelijk strafrecht (boek II van het Strafwetboek) kwalificeren vergelijkbare materiële handelingen als strafbare gedragingen. Zo beschrijven de artikelen 406-408 Sw. het misdrijf van *het kwaadwillig belemmeren van het verkeer op de weg* en bestraffen deze gedraging met criminele en correctionele straffen; ook in de strafbepalingen die de gemeenrechtelijke overtredingen betreffen, zijn enigszins vergelijkbare incriminaties terug te vinden (zie bijvoorbeeld de artikelen 551, 4° en 557, 1° Sw.). Ter afronding van het overzicht van enkele gemeenrechtelijke strafbaarstellingen die relevant kunnen zijn bij het verrichten van een activiteit van goederenvervoer over de weg, komt het ons gepast voor enige aandacht te besteden aan het commune misdrijf van kwaadwillige verkeersbelemmering.

De *constitutieve bestanddelen* van dit misdrijf van kwaadwillige verkeersbelemmering worden weergegeven in artikel 406 Sw., terwijl de artikelen 407 en 408 Sw. drie *verzwarende omstandigheden* bepalen. De plaats van deze artikelen inzake verkeersbelemmering in boek II van het Strafwetboek, als onderdeel van afdeling II ("Opzettelijk doden, niet doodslag genoemd, en opzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel") van titel VIII ("Misdaden en wanbedrijven tegen personen") kan prima facie enigszins merkwaardig lijken. De strafwetgever heeft in 1867 deze misdrijfsomschrijving van verkeersbelemmering overgenomen uit de oude Wet van 15 april 1843 op de politie van de spoorwegen -en dus niet uit de Franse Code Pénal van 1810³⁸⁴- en zo aanvankelijk (en logischerwijze op dat tijdsmoment) deze strafbare gedraging beperkt tot het verkeersmiddel van de spoorweg. De strafbaarstel-

³⁸⁴. Het misdrijf van verkeersbelemmering werd ook nadien niet opgenomen in de Code Pénal van 1810. Thans wordt in het Franse strafrecht het belemmeren of hinderen van het verkeer van voertuigen op wegen die voor het publieke verkeer open zijn, strafbaar gesteld in artikel L. 7 van de wegcode. De strafmaat voor dit misdrijf uit de Franse wegcode is beduidend hoger dan de bestraffing van een inbreuk op het artikel 7.1 van de Belgische wegcode, alsmede van bepaalde vormen van het gemeenrechtelijk misdrijf van verkeersbelemmering uit het Belgisch Strafwetboek. Zo bepaalt artikel L. 7 van de Franse wegcode een gevangenisstraf van 3 maanden tot 2 jaar.

ling was hoofdzakelijk gericht naar een bescherming van de fysische integriteit en het leven van personen tegen de (mogelijke) ernstige gevolgen van een opzettelijke belemmering van het spoorverkeer (verwondingen en overlijden als gevolg van een spoorwegongeval) en minder naar de beveiliging van het spoorverkeer als zodanig; wat de aanwezigheid in het Strafwetboek en voornamelijk de bijzondere plaats van dit misdrijf binnen het geheel van de opzettelijke misdrijven tegen de personen kan verklaren³⁸⁵. De Wet van 7 juni 1963 heeft vervolgens het misdrijf van verkeersbelemmering heromschreven in zijn constitutieve bestanddelen en uitgebreid tot de andere verkeersmodi van de weg, de binnenwateren en de zee teneinde het artikel 406 Sw. aan te passen aan de nieuwe toestanden op gebied van het verkeer van personen en goederen³⁸⁶.

(1) *Basismisdrijf*

De basismisdrijffomschrijving van artikel 406 Sw. bepaalt drie algemene vormen van verkeersbelemmering op de weg met een verschil in strafmaat:

³⁸⁵. Ook tijdens de parlementaire voorbereiding van het Strafwetboek van 1867 werd dit misdrijf aangeduid als een verspreide bepaling betreffende de misdaden en wanbedrijven tegen personen, waarbij het wenselijk voorkwam deze in het Strafwetboek te integreren om zo één enkel geheel te vormen (zie NYPELS, J., o.c., III, p. 384, nr. 10). NYPELS en SERVAIS beschouwen de artikelen 406-408 Sw. dan ook als de derde categorie van de lichamelijke letsels (o.c., III, p. 40, nr. 1). De gedraging was evenwel strafbaar, ook indien geen lichamelijk letsel werd veroorzaakt (BELTJENS, G., o.c., 1901, p. 495, nr. 2; NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., III, p. 41, nr. 4).

Ook in het Duitse Strafwetboek komt een strafbaarstelling voor die betrekking heeft op het creëren van hindernissen die de veiligheid van het wegverkeer aantasten en het leven of de lichamelijke integriteit van anderen of andermans waardevolle goederen in gevaar brengen (zie § 315b van het Strafgesetzbuch).

³⁸⁶. Wet van 7 juni 1963 tot wijziging van het Strafwetboek en van de Wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de Wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, B.S., 15 juni 1963; Verslag namens de commissie voor de justitie, Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/4, 5. Het luchtverkeer wordt tegen een dergelijke strafbare gedraging beschermd door artikel 30 en 30bis van de Wet van 27 juni 1937.

Vanuit de invalshoek van de bepalingen van het Strafwetboek kon vóór de Wet van 7 juni 1963 voor een bestraffing van een belemmering of een bezetting van delen van de openbare weg slechts beroep worden gedaan op bepaalde strafrechtelijk licht gesanctioneerde overtredingen als bv. het misdrijf van artikel 551, 4° Sw. (een overtreding van eerste klasse) of van artikel 557, 1° Sw. (een overtreding van tweede klasse).

- 1) *door enige handeling die aan aanslag uitmaakt op de verkeerswegen, de kunstwerken of het materieel, of die het verkeer met of het gebruik van vervoermiddelen gevaarlijk kan maken of die ongevallen kan veroorzaken bij het gebruik van of het verkeer met die vervoermiddelen;*

Straf: opsluiting, zodat de eerste vorm van verkeersbelemmering naar de in de wet bepaalde straf een misdraad uitmaakt;

(artikel 406, lid 1 Sw.);

- 2) *(buiten de gevallen van het eerste lid) door enig voorwerp dat een belemmering voor het verkeer met of het gebruik van vervoermiddelen uitmaakt;*

Straf: gevangenisstraf van 8 dagen tot 3 maanden en een geldboete van 26 tot 1.000 frank, zijnde een verkeersbelemmering-wanbedrijf;

(artikel 406, lid 2 Sw.);

- 3) *door enige andere handeling;*

Straf: gevangenisstraf van 8 dagen tot 2 maanden en een geldboete van 26 tot 500 frank, zijnde een verkeersbelemmering-wanbedrijf;

(artikel 406, lid 3 Sw.).

De tekst van deze misdrijfomschrijving werd in de loop van de parlementaire voorbereiding van de Wet van 7 juni 1963 verscheidene malen geamendeerd en het weergeven van deze amendering kan mogelijke indicaties opleveren voor de interpretatie van de strafbepaling van artikel 406 Sw. Met de aanslag op de goederen als vermeld in lid 1 van artikel 406 Sw. wordt hoofdzakelijk bedoeld een aanslag op de weg, op de infrastructuur van de verkeerswegen en niet op het zogenaamd rollend materieel als bijvoorbeeld een vrachtwagen³⁸⁷. In de oorspronkelijke tekst van het wetsontwerp werd in lid 1 van artikel 406 tevens de handeling vermeld die een aanslag uitmaakt op de rij- en voertuigen die gebruikt worden voor het vervoer van personen of zaken. Door een aangenomen regeringsamendement werden deze woorden weggelaten, daar een dergelijke verkeersbelemmering een toepassing van een criminele straf niet behoeft³⁸⁸. Dit impliceert niet dat het belemmeren van het verkeer door het

³⁸⁷. Verslag namens de commissie voor de justitie, Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/4, 8. Het begrip "materieel" is volgens de minister van justitie een generieke term waartoe alles behoort wat betrekking heeft op de structuur en de infrastructuur van de bedoelde verkeerswegen (Ibid., p. 8-9).

³⁸⁸. Zie Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/2, 2. Een aanslag op voertuigen moest volgens het standpunt van de regering minder zwaar gestraft worden dan een aanslag op de spoorwegmiddelen, op het water- en luchtverkeer, op wegen, kunstwerken en materieel (Verslag namens de commissie voor de justitie, Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/4, 8).

plegen van een aanslag op een vrachtwagen strafrechtelijk niet kan gesanc-tioneerd worden op basis van lid 1 van artikel 406 Sw.; een dergelijke han-deling kan namelijk het verkeer of het gebruik van vervoermiddelen gevaar-lijk maken, kan ongevallen veroorzaken of kan onrechtstreeks een aanslag uitmaken op de weginfrastuctuur³⁸⁹. Een toepassing van lid 2 van artikel 406 Sw. behoort tevens tot de strafwettelijke mogelijkheden. Zulke handeling zal vermoedelijk resulteren in een vernieling of beschadiging van de vrachtwagen, zodat mede één van de supra besproken misdrijffomschrijvingen inzake vernieling en beschadiging van goederen van toepassing zal zijn, bijvoorbeeld de correctionele strafbepaling van artikel 521 Sw. in geval de vrachtwagen-motorvoertuig geheel of gedeeltelijk werd vernield of onbruik-baar werd gemaakt. Het is ons niet onmiddellijk duidelijk waarom de wetge-ver in lid 1 van artikel 406 Sw. het kunnen veroorzaken van ongevallen als een aparte handeling heeft vernoemd, gezien zulke handeling alleszins te-vens het verkeer met of het gebruik van vervoermiddelen zal gevaarlijk ma-ken.

De tekst van de tweede vorm van verkeersbelemmering (artikel 406, lid 2, "*het gebruik maken van enig voorwerp dat een belemmering uitmaakt*") werd voor het eerst voorgesteld bij een (verworpen) amendement van volksverte-genwoordiger PIERSON die de bedoeling had met deze tekst de thans in lid 3 voorziene te algemene vorm van verkeersbelemmering te vervangen; luidens de verantwoording van het amendement impliceert de nieuwe uitdrukking het ge-bruiken van materiële hindernissen³⁹⁰. Deze tekst werd vervolgens overgeno-men in een (ditmaal aangenomen) amendement van de regering, waarbij tevens artikel 406 werd aangevuld met de huidige bepaling van lid 3, gezien een onderscheid nodig was naargelang de verkeersbelemmering geschiedt met be-hulp van een voorwerp of door personen. De eerste wijze van verkeersbelem-mering (het voorwerp) wordt beoogd in lid 2, terwijl met het derde lid enkel de personen bedoeld worden die zich op de weg bevinden en die het verkeer dat gaande is beletten, aldus de verantwoording van het regerings-amendement³⁹¹. Een toepassing van lid 2 of 3 van artikel 406 Sw. veronder-stelt uiteraard dat deze handelingen (voorwerpen en personen) geen gevaars-toestand voor het verkeer doen ontstaan of kunnen doen ontstaan, zoniet

³⁸⁹. Zie POUPART, J.M., "Homicide et lésions corporelles volontaires", Les Nouvelles, Droit Pénal, IV, 1989, nr. 6838.

³⁹⁰. Zie Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/3, 1.

³⁹¹. Zie Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/11 en Hand., Kamer, 1962-63, 5 april 1963, 3.

beantwoordt de handeling aan de eerste wettelijke vorm van verkeersbelemmering (lid 1 van artikel 406 Sw.). De in lid 2 bepaalde vorm is toepasselijk van zodra het verkeer onmogelijk wordt, zelfs wanneer het nog niet in beweging is³⁹² en de toepassing van lid 3 van artikel 406 Sw. vereist niet dat het verkeer van meerdere weggebruikers op de weg wordt belet; het volstaat dat het verkeer dat gaande is op de weg -al is het het verkeer van één enkele weggebruiker- belet wordt³⁹³. Het basismisdrijf van artikel 406 Sw. - in zijn drie gepreciseerde algemene vormen- bestaat naar zijn materieel bestanddeel door het enkele feit het verkeer te hebben belemmerd, ongeacht de mogelijke schadelijke gevolgen³⁹⁴.

Het belemmeren van het verkeer op de weg met een vrachtwagen voor goederen-transport kan zodoende -rekening houdend met de ratio legis van artikel 406 Sw.- de eerste of de tweede algemene vorm van verkeersbelemmering opleveren. Indien de belemmering met de vrachtwagen bijvoorbeeld geschiedt in of na een onoverzichtelijke bocht, zal dit een handeling uitmaken die het verkeer gevaarlijk kan maken of ongevallen kan veroorzaken. Ook het plaatsen van de lading op de weg kan afhankelijk van de feitelijke omstandigheden leiden tot een verkeersbelemmering die strafrechtelijk sanctioneerbaar is krachtens artikel 406 Sw.

De gepreciseerde materiële handeling van de verkeersbelemmering over de weg is slechts strafbaar, indien de handeling **kwaadwillig** (*méchamment*) geschiedt -de vroegere tekst van artikel 406 vermeldde "volontairement"; een schuldvereiste die artikel 406 Sw. stelt voor de drie types van verkeersbelemmering. Het kwaadwillig opzet in de zin van artikel 406, lid 1 bestaat volgens het Hof van Cassatie in het opzet om het wegverkeer zodanig te belemmeren dat het verkeer gevaarlijk kan worden en daardoor de andere deelnemers aan het verkeer beletten normaal hun weg te vervolgen; de strafwet vereist niet dat de dader de bedoeling heeft het verkeer gevaarlijk te maken of een ongeval te verwekken³⁹⁵. Ook in de parlementaire voorbereiding

³⁹². DE NAUW, A., O.C., 1987, nr. 534, p. 242; MARCHAL, A. en JASPAR, J.P., O.C., 1965, I, nr. 1194ter, p. 443.

³⁹³. Cass., 14 oktober 1968, Arr.Cass., 1969, 172.

³⁹⁴. POUPART, J.M., "Homicide et lésions corporelles volontaires", Les Nouvelles, Droit Pénal, IV, 1989, nr. 6832.

³⁹⁵. Cass., 27 november 1967, Arr.Cass., 1968, 440; Cass., 16 oktober 1979, Arr.Cass., 1979-80, 203. Het opzet dient zodoende niet rechtstreeks gericht te zijn op het creëren van een gevaarsituatie in het verkeer (waarvan een ongevalsituatie zeker een modaliteit is).

van de Wet van 7 juni 1963 wordt uitdrukkelijk benadrukt dat kwaadwillig betekent dat "*de handeling gesteld wordt met het doel het verkeer te belemmeren*"³⁹⁶. De bedoeling van de wetgever was dus duidelijk een algemeen opzet te vereisen als noodzakelijk moreel element voor de constitutie van het misdrijf van verkeersbelemmering. Men dient wetens en willens het verkeer op de weg te belemmeren; de dader moet gehandeld hebben in de wetenschap dat zijn gedraging een inbreuk op de strafwet was (wetens) én hij moet de bedoeling gehad hebben om het materieel bestanddeel van het misdrijf te verwezenlijken (willens)³⁹⁷, hij moet m.a.w. de bedoeling gehad hebben om het verkeer op de weg te belemmeren. De keuze van het begrip kwaadwillig is dan ook eerder ongelukkig te noemen, daar dit begrip normalerwijze in het gemeenrechtelijk strafrecht aangeeft dat het bestaan van het misdrijf afhankelijk is van de aanwezigheid van een speciale beweegreden, een bijzonder opzet als moreel element³⁹⁸ en alzo aanleiding kan geven tot een (blijkbaar) foutieve interpretatie van het schuldelement, vereist voor het commune misdrijf van verkeersbelemmering. De voorwaarde van een bijzonder opzet was duidelijk niet de bedoeling van de strafwetgever die in 1963 het

³⁹⁶. Verslag namens de commissie voor de justitie, Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/4, 5. In dezelfde zin nogmaals benadrukt door verslaggever ROBYNS in de algemene vergadering van de kamer ("*het oogmerk om het verkeer te belemmeren*", Hand., Kamer, 1962-63, 4 april 1963, 42).

Aan deze belangrijke omschrijving van het moreel element in de parlementaire voorbereiding wordt eveneens gerefereerd door de rechtsleer (zie POUPART, J.M., "Homicide et lésions corporelles volontaires", Les Nouvelles, Droit Pénal, IV, 1989, nr. 6841 en TROUSSE, P.E., "Chronique de législation pénale", R.D.P., 1963-64, 855) en de rechtspraak (zie Brussel, 15 mei 1974, Pas., 1975, II, 20; Corr. Verviers, 8 maart 1965, R.D.P., 1965-66, 73, Jur. Liège, 1965-66, 26).

De in het Franse strafrecht bestaande misdrijfomschrijving inzake het plaatsen van voorwerpen die een hindernis vormen voor de doorgang van voertuigen (artikel L.7 van de wegcode), vermeldt uitdrukkelijk "*en vue d'entraver ou de gêner la circulation*"; de strafrechter moet het bestaan van dit wilselement vaststellen (Cass.fr., 4 december 1969, D., 1970, Somm., 90).

³⁹⁷. Zie de omschrijving van het algemeen opzet in DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., Handboek Belgisch Strafrecht, 1990, nrs. 420-422, p. 249-250.

³⁹⁸. Cf. DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nr. 428, p. 253 -deze auteurs halen artikel 406 Sw. dan ook aan als een voorbeeld van een misdrijf met een bijzonder opzet-; TULKENS, FR. en VAN DE KERCHOVE, M., Introduction au droit pénal, 1991, 247; VAN DEN WYNGAERT, C., Strafrecht en Strafprocesrecht, 1991, I, 267; VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., Belgisch Strafrecht, 1976, II, nr. 653, p. 336. Een kwaadwillig opzet in de strafrechtelijke betekenis van een bijzonder opzet is bv. vereist voor de supra behandelde misdrijven van vernieling van titels (artikel 527 Sw.), van koopwaren (artikel 533 Sw.) en van banden waarmee een voertuig is vastgelegd (artikel 534 Sw.).

misdrijf van artikel 406 heeft heromschreven in zijn huidige betekenis. Tijdens de parlementaire voorbereiding werd in het verslag van de kamercommissie voor de justitie opgemerkt dat men de begrippen "vrijwillig - volontairement" (oude tekst) en "kwaadwillig - méchamment" (nieuwe tekst) niet mag verwarren noch vereenzelvigen met wat men gebruikelijk in het strafrecht verstaat onder "algemeen opzet - dol général" en "bijzonder opzet - dol spécial", waarmee de verslaggever blijkbaar wenst op te merken dat kwaadwilligheid in de zin van artikel 406 Sw. niet mag geïnterpreteerd worden als een bijzonder opzet. De gebruikelijke betekenis van de term "kwaadwillig" in het commune strafrechtelijk jargon komt bij het misdrijf van artikel 406 Sw. niet overeen met de duidelijke bedoeling van de strafwetgever, zoals herhaaldelijk uitgedrukt tijdens de parlementaire voorbereiding; het vereiste schuldelement moet dan eerder naar de geest dan naar de letter van deze gemeenrechtelijke incriminatie begrepen worden. Het behouden van de term "volontairement" (vertaald als opzettelijk en niet als vrijwillig en alzo in het strafrecht in zijn normale betekenis duidend op een algemeen opzet) i.p.v. de vervanging door "kwaadwillig" had ons inziens wel ongetwijfeld de bedoeling van de wetgever op het essentiële vlak van het moreel element in de wettekst zelf veel beter tot uiting gebracht en een mogelijk interpretatievraagstuk gemakkelijk vermeden. Het commissieverslag van de kamer stelt zelf dat de uitdrukking "vrijwillig" in de oude tekst precies de betekenis had die in de nieuwe tekst weergegeven wordt door de uitdrukking "kwaadwillig" (!)³⁹⁹.

De interpretatie van kwaadwilligheid in de betekenis van een algemeen opzet en niet van een bijzonder opzet houdt natuurlijk een verruiming in van het vereiste moreel of schuldelement. Dit kwaadwillig opzet (van artikel 406, lid 3 Sw.) wordt door de strafrechter naar recht vastgesteld wanneer hij erop wijst dat de beklaagde het normaal verkeer van een andere weggebruiker heeft belet door allerhande moedwillige rem- en inhaalmaneuvers⁴⁰⁰. Het zij tenslotte opgemerkt dat indien de dader met de daad van verkeersbelemmering het oogmerk heeft personen te doden, we staan voor een doodslag of poging tot doodslag (artikel 393 Sw.)⁴⁰¹.

³⁹⁹. Zie het verslag namens de commissie voor de justitie, Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/4, 6-7.

Het verslag van de senaatscommissie betoogt dan weer dat voor elke belemmering een kwaadwillige bedoeling is vereist en dat o.m. met deze woorden het bijzonder opzet wordt uitgedrukt (Gedr.St., Senaat, 1962-63, nr. 215, 3).

⁴⁰⁰. Cass., 14 oktober 1968, Arr.Cass., 1969, 172.

⁴⁰¹. CONSTANT, J., o.c., 1948, II, nr. 902, p. 112. Het betreft dan

Gelet op de ruime objectieve bestanddelen van het misdrijf van verkeersbelemmering zal de noodzakelijke aanwezigheid van kwaadwilligheid in hoofde van de verkeersbelemmeraar een belangrijk wettelijk tegengewicht uitmaken voor de toepassing van deze gemeenrechtelijke strafbaarstelling, zelfs in de ruimere betekenis van een algemeen opzet. Zo wordt het misdrijf van artikel 406 Sw. niet gepleegd door een autobestuurder die in woede zigzag over de weg rijdt om zijn gevluchte echtgenote en kinderen te achtervolgen en die op deze wijze zonder kwaadwillig opzet een oponthoud van het verkeer veroorzaakt⁴⁰². Tijdens de parlementaire voorbereiding gaf de minister van justitie het voorbeeld van een bestuurder van een vrachtwagen die het verkeer ophoudt om zijn vracht af te laden. Deze bestuurder zal niet kwaadwillig handelen daar hij niet de bedoeling heeft het verkeer op te houden, maar dit verkeer in werkelijkheid ophoudt voor andere feiten die hem eigen zijn, aldus de verklaring van de minister⁴⁰³. De bestuurder van een vrachtwagen heeft inderdaad tijdens een laad- of losoperatie niet de bedoeling het verkeer te belemmeren (het willens-component van het algemeen opzet ontbreekt dus), zodat hij zich ondanks het feitelijk of materieel belemmeren van het verkeer met zijn op de openbare weg gestationeerde vrachtwagen niet schuldig zal maken aan het misdrijf van artikel 406 Sw. Indien echter de bestuurder die met zijn vrachtwagen het verkeer op de weg belemmert, zijn voertuig na het beëindigen van de laad- of losopdracht verder op de openbare weg laat staan, heeft hij misschien niet rechtstreeks de bedoeling om zo het verkeer te belemmeren, doch zal hij wel de mogelijkheid of eventualiteit van het intreden van een dergelijk gevolg voorzien en dit gevolg erbij nemen. In een dergelijk geval zou dan op basis van de figuur van het indirect of eventueel opzet (*dolus eventualis*)⁴⁰⁴ geargumenteed kunnen worden dat deze bestuurder met opzet (en dus kwaadwillig in de zin van artikel 406 Sw.) het verkeer belemmert en alzo het gemeenrechtelijk misdrijf van kwaadwillige verkeersbelemmering begaat. Het doortrekken van

m.a.w. een toepassing van een ander commuun misdrijf met ditmaal wel een bijzonder opzet.

⁴⁰². Corr. Verviers, 8 maart 1965, R.D.P., 1965-66, 73, Jur.Liège, 1965-66, 26.

⁴⁰³. Verslag namens de commissie voor de justitie, Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/4, 6.

⁴⁰⁴. Zie voor een omschrijving van het omstreden moreel element van het indirect, eventueel of mogelijk opzet: DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., O.C., nrs. 437-438, p. 255-256.

deze op het eventueel opzet gesteunde argumentatie tot de voorafgaande fase van het laden en lossen lijkt ons te verregaand. Op dat tijdsmoment ligt het hoofdobjectief duidelijk in het laden of lossen van het voertuig, terwijl de intentie tot verkeersbelemmering meer op de voorgrond treedt op het ogenblik dat het voertuig door zijn plaats op de weg het verkeer blijft belemmeren na de uitvoering van de opdracht. Eveneens om reden van afwezigheid van het vereiste schuldelement wordt het misdrijf van artikel 406 Sw. niet gepleegd door de bestuurder die bijvoorbeeld een vracht verliest op de openbare weg -het verlies van de lading van een vrachtwagen is één van de meest voorkomende incidenten met vrachtwagens in het verkeer⁴⁰⁵-, die zijn defecte vrachtwagen op de openbare weg dient achter te laten of die met zijn vrachtwagen enige tijd op de openbare weg moet manoeuvreren teneinde een moeilijk toegankelijke laad- of losplaats te kunnen bereiken en eventueel op deze wijzen het verkeer daadwerkelijk zal belemmeren⁴⁰⁶. Wanneer de

⁴⁰⁵. DE WAELE, R., "Het imago van het wegverkeer", Symposium Het imago van het wegvervoer, Organisatie Febetra, 18 januari 1993.

⁴⁰⁶. Dergelijke feiten kunnen uiteraard aanleiding geven tot inbreuken op andere gemeenrechtelijke en bijzondere strafbepalingen, als bv. sommige overtredingen uit het Strafwetboek en bepaalde strafrechtelijk gehandhaafde wegverkeersnormen.

Dat bv. een vrachtwagen op de openbare weg zijn lading verliest, kan een inbreuk inhouden op het reeds geciteerde artikel 7.1 van het wegverkeersreglement van 1 december 1975; dit misdrijf, dat enkel geldt t.a.v. van de gebruikers van de openbare weg (Cass., 1 april 1987, Arr.Cass., 1986-87, 1005, R.W., 1987-88, 287), kan onopzettelijk gepleegd worden (zie Cass., 28 november 1960, Pas., 1961, I, 332; Cass., 9 oktober 1980, Arr.Cass., 1980-81, 137; Corr. Ieper, 28 september 1989, R.W., 1989-90, 655). Alsmede een overtreding van de algemene voorschriften inzake de lading van voertuigen (zie artikel 45 van het wegverkeersreglement); in zulk geval legt het wegverkeersreglement tevens de bestuurder de verplichting op de nodige maatregelen te nemen om de veiligheid van het verkeer te verzekeren en de ontstane hindernis te signaleren (artikel 51.3). Het niet-nakomen van deze verkeersnormen wordt strafbaar gesteld overeenkomstig artikel 29 van de wegverkeerswet van 16 maart 1968.

Het neerkomen van een lading op de openbare weg tijdens de uitvoering van een wegtransport kan tevens de gemeenrechtelijke overtreding opleveren van bv. artikel 552, 1° Sw. of -indien de lading tegen andermans voertuig, huis of gebouw terechtkomt- deze van artikel 557, 4° Sw.; strafbare feiten die zowel opzettelijk als onopzettelijk kunnen gepleegd worden (R.P.D.B., Tw. "Contravention", T. III, nr. 76 en Compl. VI, nr. 177; VANDEPLAS, A., "Werpen van stenen", nr. 3, in Commentaar Strafrecht en Strafvordering). Voor deze laatste gemeenrechtelijke incriminatie -"het werpen van stenen"-volstaat het dat de lading van de vrachtwagen een voertuig, huis of gebouw heeft getroffen; een beschadiging, schending of vernieling van de getroffen goederen is niet vereist (zie Antwerpen, 10 juni 1992, R.W., 1992-93, 232, met noot). Het op deze wijze beschadigen van een (motor)voertuig zal als zodanig slechts strafbaar zijn indien het feit met opzet werd gepleegd (zie supra Vernieling en beschadiging van goederen).

chauffeur evenwel zijn vrachtwagen dwars over de baan zet enkel met het doel het verkeer te belemmeren, handelt hij kwaadwillig⁴⁰⁷, met als gevolg dat zijn gedraging kan beantwoorden aan de constitutionele elementen van artikel 406 Sw. Maakt zich volgens de rechtspraak ook schuldig aan het misdrijf van kwaadwillige verkeersbelemmering de persoon die met zijn voertuig een ander voertuig achtervolgt en de bestuurder ervan dwingt zijn voertuig tot stilstand te brengen op gevaar af van in botsing te komen met de agressor⁴⁰⁸. Het concrete motief van de kwaadwillige verkeersbelemmering is irrelevant voor de vorming van het misdrijf. Indien landbouwers met hun tractoren of vrachtwagenbestuurders met hun vrachtwagens wetens en willens het verkeer op of naar een autosnelweg blokkeren of versperren met het specifieke doel met hun actie bepaalde economische of sociale mistoestanden in hun sector aan te klagen, begaan zij het misdrijf van artikel 406 Sw. Als concreet voorbeeld kunnen we de blokkades aanhalen van de Franse wegen door de Franse vrachtwagenbestuurders begin juli 1992 om te protesteren tegen de uitwerking van het rijbewijs met strafpunten (de zogenaamde operatie "escargot")⁴⁰⁹. Dit persoonlijk motief dat aan de basis ligt van een kwaadwillige verkeersbelemmering, kan wel een rol spelen op het vlak van de rechterlijke straftoemeting. In geval de vrachtwagen in eigendom toebehoort aan de dader, kan het plegen van het misdrijf van verkeersbelemmering vrij belangrijke patrimoniale gevolgen hebben, gezien het voertuig als instrument van het misdrijf overeenkomstig artikel 42 en 43 Sw. moet worden verbeurdverklaard.

Naar zijn materiële uitvoeringswijze kan het misdrijf van kwaadwillige verkeersbelemmering gekwalificeerd worden als een voortdurend mis-

⁴⁰⁷. Verklaring van de minister van justitie, zie het verslag namens de commissie voor de justitie, Gedr.St., Kamer, 1961-62, nr. 424/4, 6. Raadpleeg tevens Cass.fr., 19 maart 1969, D., 1969, 384, met noot (verhinderen van het verkeer door o.m. een voertuig dwars over de weg te plaatsen).

⁴⁰⁸. Brussel, 15 mei 1974, Pas., 1975, II, 20.

⁴⁰⁹. Zeer recent werden dan ook sommige actievoerders voor het veroorzaken van deze blokkades strafrechtelijk veroordeeld wegens het plegen van het misdrijf van verkeersbelemmering, strafbaar gesteld -zoals reeds supra in voetnoot 384 aangehaald- in artikel L. 7 van de Franse wegcode (zie Corr. Bonneville, 30 juli 1992, Bull.Transp., 1992, 603).

*drijf*⁴¹⁰; zolang het verkeer op de weg wordt belemmerd, blijft de door de strafwet als strafbaar omschreven toestand ononderbroken voortduren. Het betreft zodoende niet de gevolgen van het misdrijf die blijven bestaan, doch het is de strafbare gedraging van artikel 406 Sw. zelf die door de wil van de dader wordt bestendigd⁴¹¹, zodat dit commune misdrijf slechts beëindigd wordt op het ogenblik dat de verkeersbelemmering verdwijnt.

Daar de strafmaat van criminele of correctionele aard is, behoort het misdrijf van verkeersbelemmering niet tot de bevoegdheid *ratione materiae* van de politierechtbank⁴¹², tenzij de verkeersbelemmering-wanbedrijven (artikel 406, lid 2 en 3 Sw.) door de onderzoeksgerechten worden gecontractionaliseerd. De poging tot de verkeersbelemmering-wanbedrijf is bij gebreke aan een uitdrukkelijke bepaling niet strafbaar (cf. artikel 52 Sw.).

(2) *Verzwarende omstandigheden*

Behoudens de drie basisvormen van verkeersbelemmering omschrijft het Strafwetboek **het veroorzaken van drie welbepaalde gevolgen** door de kwaadwillige verkeersbelemmering als verzwarende omstandigheden, die resulteren in een beteugeling van de gekwalificeerde verkeersbelemmering met strenge criminele strafsancties:

- 1) de verwondingen omschreven in artikel 399 Sw.: *een ziekte of ongeschiktheid tot het verrichten van persoonlijke arbeid*;
Straf: dwangarbeid van 10 tot 15 jaar, een verkeersbelemmering-misdaad; (artikel 407 Sw.);
- 2) de verwondingen omschreven in artikel 400 Sw.: *een ongeneeslijk lijkende ziekte, een blijvende ongeschiktheid tot het verrichten van persoonlijke arbeid, het volledig verlies van het gebruik van een orgaan of een zware verminking*;

⁴¹⁰. Zie voor het verkeersmisdrijf van het hinderen van het verkeer uit artikel 7.1 van het wegverkeersreglement: Cass., 19 oktober 1964, Pas., 1965, I, 177; Cass., 14 september 1976, Arr.Cass., 1977, 46 en voor de gemeenrechtelijke overtreding van artikel 551, 4° Sw. inzake het belemmeren van de openbare weg: Cass., 20 november 1933, Pas., 1934, I, 65.

⁴¹¹. Zie voor het onderscheid tussen het voortduren van het misdrijf en van de gevolgen van het misdrijf o.m.: Cass., 22 juli 1924, Pas., 1924, I, 514; Cass., 19 november 1985, Arr.Cass., 1985-86, 393.

⁴¹². Zie Pol. Hasselt, 16 december 1988, T. Vred., 1991, 62.

Straf: dwangarbeid van 15 tot 20 jaar, een verkeersbelemmering-misdaad;
(artikel 407 Sw.);

3) *de dood*;

Straf: levenslange dwangarbeid, een verkeersbelemmering-misdaad;
(artikel 408 Sw.).

De artikelen 407 en 408 Sw. maken aldus door het gevolg gekwalificeerde misdrijven uit. Drie in de wet aangeduide gevolgen van een kwaadwillige verkeersbelemmering -ongeacht het type van de belemmeringshandeling- die betrekking hebben op de lichamelijke integriteit en het leven van personen leveren verzwarende omstandigheden op van het basismisdrijf van artikel 406 Sw.; zonder het bestaan van deze omstandigheden blijft dit basismisdrijf behouden. In zijn gekwalificeerde vorm is het misdrijf van verkeersbelemmering aldus essentieel gericht op een bescherming van personen, wat oorspronkelijk eveneens het hoofdobjectief was van de basisstrafbaarstelling (zie supra).

Om de causale relatie vast te leggen tussen de verkeersbelemmering en deze drie strafrechtelijk relevante gevolgen, moge -bij onstentenis van een wettelijk criterium- verwezen worden naar de klassieke jurisprudentie van het Hof van Cassatie, waarin de zogenaamde equivalentieleer of leer van de *conditio sine qua non* domineert⁴¹³.

Voor een inhoudelijke omschrijving van deze verzwarende omstandigheden refereren we aan de strafrechtsleer die de artikelen 398 e.v. Sw. bestudeert⁴¹⁴. Het zij opgemerkt dat in navolging van de artikelen 399-401 Sw. het niet vereist is dat de persoon die kwaadwillig het verkeer heeft belemmert, ook deze specifieke gevolgen heeft gewild. Dit heeft wel tot gevolg dat een strafbare poging tot een gekwalificeerde vorm van verkeersbelemmering niet mogelijk is⁴¹⁵, gezien artikel 51 Sw. het bestaan van een

⁴¹³. Raadpleeg over deze causaliteitsleer o.m.: DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 191-197 en voor verdere cassatie-rechtspraak: SPRIET, B., Strafrechtspraak, 1989, 62-70.

⁴¹⁴. Raadpleeg in de recente doctrine o.m.: ARNOU, P., "Opzettelijk doden en het opzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel", Bijzonder Strafrecht voor Rechtspractici, 1990, (41), 65-68; BODSON, P.L., "Opzettelijk doden, niet doodslag genoemd en opzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel", Strafrechtelijke kwalificaties met jurisprudentie; DE NAUW, A., o.c., 1987, 237-240 en 1992, 122-123; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., o.c., I, 382-386.

⁴¹⁵. Zie in dezelfde zin: POUPART, J.M., "Homicide et lésions corporelles volontaires", Les Nouvelles, Droit Pénal, IV, 1989, nr. 6843.

voornemen om het misdrijf (misdaad of wanbedrijf) te plegen als eerste voorwaarde stelt voor de strafbaarheid van een poging.

Op het procedurale vlak kan tenslotte worden aangestipt dat de onderzoeksgerechten de verkeersbelemmering-misdaad die de dood van iemand tot gevolg heeft (strafbaar met levenslange dwangarbeid, artikel 408 Sw.) niet kunnen correctionaliseren op grond van verzachtende omstandigheden⁴¹⁶.

⁴¹⁶. Zie artikel 2 van de Wet van 4 oktober 1867 op de verzachtende omstandigheden en BODSON, P.L., "Opzettelijk doden, niet doodslag genoemd en opzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel. E. Belemmering van het verkeer", Strafrechtelijke kwalificaties met jurisprudentie, 51; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., o.c., 388A; VERSTRAETEN, R., Handboek Strafvordering, 1993, nr. 745, p. 249.

§ 2. DE MOGELIJKHEID VAN (EENDAADSE) SAMENLOOP TUSSEN GEMEENRECHTELIJKE EN TRANSPORTMISDRIJVEN

A. Algemene regeling van de samenloop van misdrijven

Dat vele transportwetten nieuwe en bijzondere misdrijven creëren door het systematisch strafbaar stellen van inbreuken op de basiswetgeving en op de uitvoeringsreglementering uit de sektor van het wegtransportrecht, verhindert in beginsel niet dat de misdrijfbepalingen uit boek II van het Strafwetboek in deze sektor van toepassing blijven⁴¹⁷. Dit heeft tot gevolg dat de vervoerder bij de uitoefening van de activiteit van het transporteren van goederen over de weg de misdrijfbepalingen van het gemeenrechtelijk strafrecht én deze van het bijzonder transportstrafrecht gelijktijdig of opeenvolgend kan overtreden en dat deze beide misdrijfbepalingen tesamen de grondslag kunnen vormen van de strafrechtelijke verantwoordelijkheid van de wegvervoerder.

Indien eenzelfde persoon gelijktijdig of opeenvolgend twee of meer misdrijven heeft gepleegd, zonder dat hij reeds onherroepelijk veroordeeld was uit hoofde van één van deze misdrijven op het ogenblik dat hij het (of de) andere pleegde, spreekt men in het strafrecht van een *samenloop van misdrijven* (concursum delictorum)⁴¹⁸. De rechtsleer maakt terzake een onderscheid tussen de *eendaadse of ideële samenloop* (concursum idealis), die bestaat wanneer eenzelfde feit meerdere misdrijven -in de betekenis van incriminatie- uitmaakt, en de *meerdaadse of materiële samenloop* (concursum realis) die aanwezig is van zodra afzonderlijke feiten verscheidene mis-

⁴¹⁷. Zie in dezelfde zin voor het sociaal (straf)recht: DECLERCQ, R., "Materieel-strafrechtelijke bepalingen in het sociale zekerheidsrecht", in Raakvlakken tussen sociale zekerheid en andere rechtstakken, 1979, I, (13), 18; VERVLOET, J., "Strafrechtelijke aspecten van het sociaal recht", in Liber Amicorum F. Dumon, 1983, (537), 542.

⁴¹⁸. Het bestaan van een definitieve strafrechtelijke veroordeling wegens het plegen van een misdrijf op het ogenblik dat een tweede misdrijf wordt begaan, sluit de aanwezigheid van samenloop tussen deze twee misdrijven uit, doch kan aanleiding geven tot de toepassing van een herhalingsregeling. Na een definitieve veroordeling voor een eerste misdrijf, kan men opnieuw meerdere misdrijven plegen en zal de strafrechter dan de regels inzake de samenloop moeten combineren met deze van de herhaling (NYPELS, J. en SERVAIS, J., Le code pénal belge interprété, I, 1938, p. 221, nr. 2), waarbij eerst de regels betreffende de verplichte en facultatieve herhaling dienen te worden toegepast (DUPONT, L., "Wettelijke regelen inzake straftoemeting en hun onderlinge combinatie", in Strafrecht voor Rechtspractici, 1985, (113), 159-162).

drijven opleveren in hoofde van één persoon⁴¹⁹. Terecht stelt TROUSSE dat het onderscheid tussen de beide vormen van samenloop van misdrijven duidelijk tot uiting komt in de Nederlandstalige terminologie⁴²⁰; "eendaadse" (m.a.w. eenheid van feit) tegenover "meerdaadse" (m.a.w. pluraliteit van feiten) samenloop. Of de verschillende samenlopende misdrijven door een enkel feit dan wel door afzonderlijke feiten worden opgeleverd, wordt in feite door de feitenrechter op soevereine wijze beoordeeld⁴²¹. Het Strafwetboek dat geen nauwkeurige omschrijving van het begrip samenloop bevat, regelt in de artikelen 58 tot en met 65 en 82 -als onderdeel van boek I- de straftoemeting voor deze beide vormen van samenloop van misdrijven; een algemene regeling van het gemeenrechtelijk strafrecht die overeenkomstig artikel 100 Sw. toepasselijk is op de misdrijven die worden omschreven in de bijzondere transportstrafwetten, behoudens andersluidende bepalingen (zie supra). Geen van de transportstrafwetten die aan bod komen in deze studie bevatten andersluidende bepalingen inzake de samenloop van misdrijven, zodat de straftoemetingstechnieken uit boek I van het Strafwetboek integraal gelden wanneer zich een eendaadse of meerdaadse samenloop voordoet tussen gemeenrechtelijke misdrijven (al dan niet in relatie tot het vervoerobject en/of het vervoermiddel) en (bijzondere) transportmisdrijven, alsmede tussen twee of meerdere transportmisdrijven onderling, met uitzondering evenwel van de afwijkende regeling inzake de bijkomende straf van het verval van het recht tot sturen als bepaald in artikel 39 van de wegverkeerswet van 16 maart 1968⁴²².

⁴¹⁹. Raadpleeg o.m.: DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., Handboek Belgisch Strafrecht, 1990, 485-486; HENNAU, C. en VERHAEGEN, J., Droit pénal général, 1991, 363; TROUSSE, P.E., "Les principes généraux du droit pénal positif belge", in Les Nouvelles, Droit Pénal, I, 2, 1962, nrs. 3200, 3215 en 3268; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., Traité pratique de droit criminel, I, 147; VAN DEN WYNGAERT, C., Strafrecht en Strafprocesrecht in hoofdlijnen, 1991, I, 387-388; VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., Belgisch Strafrecht, 1976, II, 566-567.

⁴²⁰. TROUSSE, P.E., o.c., Les Nouvelles, I, 2, nr. 3269.

⁴²¹. Vaste jurisprudentie van het Hof van Cassatie, zie o.m.: Cass., 25 april 1955, Arr.Cass., 1955, 705; Cass., 15 juni 1976, Arr.Cass., 1976, 705; Cass., 9 november 1976, Arr.Cass., 1977, 283. Het Hof oefent wel een controle in rechte uit, zie bv. Cass., 24 oktober 1955, Arr.Cass., 1956, 133, R.W., 1955-56, 1909, J.T., 1955, 726, met noot TROUSSE, P.E. (casus waarbij de feitenrechter twee verschillende feiten zag, terwijl het volgens het Hof ging om een enig strafbaar feit).

⁴²². Bepaalde inbreuken op de A.D.R.-reglementering inzake het vervoeren van gevaarlijke goederen over de weg worden bestraft overeenkomstig de strafbepalingen van de wegverkeerswet (zie artikel 9, 2° van het K.B. van

(1) *Meerdaadse samenloop tussen gemeenrechtelijke en transportmisdrijven*

Wat het desgevallend bestaan van een **meerdaadse samenloop** (concursum realis - meerdere misdrijven door afzonderlijke gedragingen) betreft alsmede van het toe te passen systeem van straftoemeting, stellen zich geen specifieke problemen in de verhouding tussen het gemeenrechtelijk strafrecht en het bijzonder transportstrafrecht. Zo kan er bij wijze van voorbeeld een meerdaadse samenloop bestaan in hoofde van de vervoerder wanneer hij bij de uitvoering van een bepaalde transportopdracht een deel van de precair toevertrouwde lading bedrieglijk heeft verspild (commuun misdrijf van *misbruik van vertrouwen*, artikel 491 Sw.) en hij vervolgens op een ogenblik dat hij nog geen definitieve veroordeling heeft opgelopen voor het gepleegde misbruik van vertrouwen een andere bezoldigde transportopdracht verrichtte met een voertuig waarvoor de vereiste vervoervergunning niet werd afgegeven (transportmisdrijf, artikel 10 van de Wet van 1 augustus 1960). Ook de bestuurder van de vrachtwagen die tijdens een welbepaald vervoer de door de Europese sociale verordening opgelegde rij- en rusttijden niet respecteerde (transportmisdrijf, artikel 2 van de Wet van 18 februari 1969) en zich tevens bedrieglijk heeft onttrokken aan onmiddellijke betaling nadat hij zijn voertuig van diesel heeft laten voorzien (commuun misdrijf van *bedrog bij het tanken*, artikel 508ter Sw.) of/een gedeelte van de lading bedrieglijk heeft weggenomen (commuun misdrijf van *diefstal*, artikel 461 Sw.), bevindt zich in een toestand van meerdaadse samenloop van gemeenrechtelijke en vervoermisdrijven. Bij het opleggen van correctionele straffen zal de strafrechter in de beide hypothesen toepassing moeten maken van het systeem van de beperkte cumulatie of samenvoeging van straffen (artikel 60 Sw.)⁴²³.

16 september 1991 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, met uitzondering van ontplofbare en radio-actieve stoffen, B.S., 16 oktober 1991).

Voor een toelichting van de diverse gemeenrechtelijke straftoemetingstechnieken in geval van samenloop van misdrijven alsmede van de afwijkende regel uit de wegverkeerswet verwijzen we naar infra De sanctionering van het transportmisdrijf.

⁴²³. Tenzij de strafrechter de verscheidene misdrijven verbonden acht door een eenheid van opzet en deze alzo beschouwt als een voortgezet of collectief misdrijf, met als gevolg dat hij naar analogie met de regeling van de eendaadse samenloop (artikel 65 Sw.) slechts één straf, de zwaarste zal opleggen. Zie aangaande de jurisprudentiële constructie van het voortgezet of collectief misdrijf eveneens infra de sanctionering van het transportmisdrijf.

(2) *Eendaadse samenloop tussen gemeenrechtelijke en transportmisdrijven*

Wanneer eenzelfde feit van een persoon een inbreuk vormt op meerdere strafbepalingen van zowel het gemeenrechtelijk als bijzonder strafrecht of meer precies wanneer één enkele feitelijke of materiële gedraging (handeling, onthouding of veroorzaken van een gevolg)⁴²⁴ van de vervoerder beantwoordt aan én een misdrijfsomschrijving die behoort tot het bijzonder gedeelte van het algemeen strafrecht én een misdrijfsomschrijving die voorkomt in de transportwetgeving, staan we in principe voor een situatie van **eendaadse samenloop** (*concursum idealis*) tussen een gemeenrechtelijk(e) en een transportmisdrijf(omschrijving); een eenheid van feit zal also resulteren in een meervoudigheid van overtreden strafbepalingen. Op het vlak van de straftoemeting mag dan luidens artikel 65 Sw. alleen de zwaarste straf worden uitgesproken⁴²⁵. De Belgische eendaadse samenloopregeling kan aldus worden samengevat als: *eenheid van feit, meervoudigheid van incriminaties en eenheid van straf*.

Een eendaadse samenloop kan bestaan wanneer het misdrijf uit de ene overtreden strafbepaling -in onze werkhypothese een onderdeel van het bijzonder (transport)strafrecht- een constitutief bestanddeel uitmaakt van de strafbare gedraging omschreven in de andere geschonden (gemeenrechtelijke) wetsbepaling⁴²⁶. Zulke strafrechtelijke situatie van een *concursum idealis* kan zich voordoen bij het plegen van zowel (I) opzettelijke misdrijven (bv. oplichting)⁴²⁷ als (II) onopzettelijke strafbare gedragingen (bv. onopzet-

⁴²⁴. Met eenzelfde feit wordt de materiële handeling bedoeld (zie CHARLES, R., "A propos de l'article 65 du Code Pénal", in En hommage à Jean Constant, 1971, 81-93; raadpleeg tevens: DECLERCQ, R., "Feit en kwalificatie in de strafrechtspleging", in Strafrecht voor Rechtspractici-IV, DUPONT, L. en SPRIET, B. (ed.), 1991, 181-182.

⁴²⁵. Zie recent: Cass., 4 september 1990, Arr.Cass., 1990-91, 6 (eendaadse samenloop tussen eenvoudige bankbreuk en uitgifte van cheques zonder dekking, zodat artikel 65 Sw. wordt geschonden door een veroordeling tot twee afzonderlijke straffen).

⁴²⁶. Wanneer een misdrijf een bestanddeel van een ander misdrijf uitmaakt is de strafrechter verplicht één enkele straf uit te spreken (Cass., 11 maart 1971, Arr.Cass., 1971, 669; Cass., 7 maart 1974, Arr.Cass., 1974, 744; Cass., 20 juni 1975, Arr.Cass., 1975, 1127; Cass., 16 november 1976, Arr.Cass., 1977, 303).

⁴²⁷. Zie bv. voor een oplichting (artikel 496 Sw.) door middel van de uitgifte van een ongedekte cheque (misdrijf uit het bijzonder strafrecht, artikel 61 van de chequewet van 1 maart 1961): Cass., 4 november 1974, Arr.Cass., 1975, 288, R.D.P., 1974-75, 747, met noot BOSLY, H.D.; Cass., 30 mei 1988, Arr.Cass., 1987-88, 1256, R.W., 1988-89, 715, met noot SPRIET, B.

telijke slagen en verwondingen, onopzettelijke doding of onopzettelijke brandstichting) uit het gemeenrechtelijk strafrecht.

(I) De activiteiten van bepaalde tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer, als de vervoercommissio­nair en de vervoermakelaar, zijn onderworpen aan een administratieve en strafrechtelijk gehandhaafde vergunningsplicht. Enkel de transport-tussenpersoon die in het bezit is van de vereiste vergunning, is gerechtigd gebruik te maken van de overeenstemmende titel en benaming, met name deze van "vervoercommissio­nair" of "vervoermakelaar"⁴²⁸. Het overtreden van dit voorschrift wordt strafrechtelijk gesanc­tioneerd op basis van de correctionele strafbepaling van artikel 11, 1° van de Wet van 26 juni 1967⁴²⁹. Indien nu een persoon door het onrechtmatig ge­bruiken van de wettelijk beschermde titel of benaming van vervoercommissio­nair een commissieovereenkomst kan sluiten en hierdoor verbintenissen, gel­den of roerende goederen doet afgeven of leveren met het oogmerk om deze zaken toe te eigenen die aan een ander toebehoren, maakt deze persoon zich plichtig aan het commune misdrijf van *oplichting* (artikel 496 Sw.)⁴³⁰. Een oplichting in de strafrechtelijke betekenis van artikel 496 Sw. bestaat na­melijk wanneer iemand met het oogmerk om zich een zaak toe te eigenen die aan een ander toebehoort (het bijzonder opzet), zich zaken doet afgeven of leveren door het aanwenden van bedrieglijke middelen⁴³¹. De af te geven za­ken kunnen zelfs betrekking hebben op de transportobjecten, indien de "val­se" vervoercommissio­nair van meetaf aan de bedoeling had om deze roerende

⁴²⁸. Zie artikel 18 § 1 van het K.B. van 18 juli 1975 (B.S., 2 augustus 1975, betreft de vervoercommissio­nair) en van het K.B. van 12 januari 1978 (B.S., 18 februari 1978, betreft de vervoermakelaar), in uitvoering van ar­tikel 2, lid 3 van de Wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van goederenvervoer (B.S., 27 september 1967).

⁴²⁹. Artikel 11 bepaalt een gevangenisstraf van acht dagen tot één maand en/of een geldboete van 26 tot 1000 frank.

⁴³⁰. Een veroordeling voor dit gemeenrechtelijk misdrijf van oplichting kan tot gevolg hebben dat de latere aanvraag voor het bekomen van een ver­gunning van vervoercommissio­nair wordt geweigerd (raadpleeg artikel 2 van het K.B. van 18 juli 1975 en artikel 5, 1°, a van de Wet van 26 juni 1967).

⁴³¹. Zie o.m.: Cass., 12 juni 1939, R.D.P., 1939, 1282; Cass., 23 de­cember 1977, Arr.Cass., 1978, 968; Cass., 8 maart 1978, Arr.Cass., 1978, 790; Cass., 12 december 1978, Arr.Cass., 1979, 428; Cass., 25 januari 1984, Arr.Cass., 1983-84, 605; Cass. 11 juni 1986, Arr.Cass., 1985-86, 1389. Een veroordeling voor oplichting dient de aanwezigheid van al deze wettelijke bestanddelen vast te stellen (Cass., 17 maart 1987, Arr.Cass., 1986-87, 940, met noot R.D.; zie bv. voor een vaststelling inzake het vereiste bijzon­der opzet: Cass., 7 januari 1981, Arr.Cass., 1980-81, 493).

goederen niet toe te vertrouwen aan de werkelijke vervoerder⁴³². Het aanwenden van bedrieglijke middelen maakt een constitutief bestanddeel uit van de oplichting en één van de drie in artikel 496 Sw. aangeduide bedrieglijke middelen bestaat in het gebruik maken van een valse hoedanigheid; dit kan op verschillende wijzen geschieden, zoals mondeling of bij geschrift⁴³³ of zelfs tijdens een telefoongesprek⁴³⁴. Het zich onrechtmatig voorstellen als een vervoercommissienair (een aanmatiging van een titel die een wettelijk gereguleerde professionele activiteit betreft) staat naar onze mening gelijk met het gebruiken van een valse hoedanigheid in de betekenis van artikel 496 Sw.⁴³⁵. Het aanwenden van een dergelijke valse hoedanigheid zal dan op zichzelf voldoende zijn als bedrieglijk middel⁴³⁶, doch dit middel dient wel determinerend te zijn geweest voor de afgifte of de levering⁴³⁷.

⁴³². Zie bv. voor een oplichting door het doen afgeven van gelden onder het mom van zogenaamde contracten van lening, terwijl het van meetaf aan niet de bedoeling aanwezig was die sommen terug te betalen: Cass., 4 november 1986, Arr.Cass., 1986-87, 315. Indien zulke delictuele intentie niet ab initio bestond, doch de commissienair gaat achteraf toch over tot bedrieglijke wegmaking van de goederen, zal hij zich schuldig maken aan het misdrijf van misbruik van vertrouwen (artikel 491 Sw.; zie supra Misbruik van vertrouwen t.a.v. het vervoerobject).

⁴³³. DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 754; VOUIN, R. en RASSAT, M.L., Droit pénal spécial, 1988, 6ed., nr. 48.

⁴³⁴. Zie Brussel, 10 januari 1973, Pas., 1973, II, 72 en Brussel, 23 november 1971, onuitg., geciteerd in noot 1 onder Brussel, 10 januari 1973.

⁴³⁵. De wettelijk beschermde titel van vervoercommissienair zal een hoedanigheid betekenen in de zin van artikel 496 Sw., zowel bij toepassing van de beperkte objectieve als de ruimere subjectieve stelling uit de doctrine. De objectieve stelling limiteert de hoedanigheid tot de juridische kenmerken van de persoon (burgerlijke stand, titels en beroep), terwijl de subjectieve leer alle persoonlijke bijzonderheden die het slachtoffer kunnen aanzetten tot afgifte beschouwt als hoedanigheden (zie o.m. DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 758; R.P.D.B., Tw. "Escroquerie", Compl. IV, nr. 82-83). Het leugenachtig gebruik van een titel die betrekking heeft op een privéberoep, vormt het gebruik van een valse hoedanigheid (BOULOC, B., "Escroquerie", Encycl.Dalloz Pénal, nr. 86 en 88).

⁴³⁶. De dader moet dus geen gebruik hebben gemaakt van andere bedrieglijke handelingen (zie Cass., 13 oktober 1947, Arr.Cass., 1947, 319, Pas., 1947, I, 412; ARNOU, P., "Liefdadigheid, handelsreclame en oplichting", R.W., 1984-85, 2561, nr. 2; VOUIN, R. en RASSAT, M.L., o.c., nr. 48. met referentie aan gelijkkluidende rechtspraak van het Franse Hof van Cassatie).

⁴³⁷. Cass., 12 juni 1944, Arr.Cass., 1944, 174, Pas., 1944, I, 378; Cass., 8 december 1952, Arr.Cass., 1953, 211; Cass., 27 november 1961, Pas., 1962, I, 394; Cass., 19 februari 1962, Pas., 1962, I, 693 (2 arresten); DE NAUW, A., o.c., 1992, nr. 369; NYPELS, J. en SERVAIS, J., Le code pénal belge interprété, 1899, IV, p. 89, nr. 16; R.P.D.B., Tw. "Escroquerie", Compl. IV, nr. 66. Zie recent voor een controle van het determinerend ka-

Het transportmisdrijf van het onrechtmatig gebruik van de titel van vervoercommissienair (artikel 11 van de Wet van 26 juni 1967) zal op deze wijze een constitutief bestanddeel opleveren van het gemeenrechtelijk misdrijf van oplichting, zodat een eendaadse samenloop kan tot stand komen tussen deze beide misdrijven. Gelet op de in artikel 496 Sw. bepaalde maximumgevangenisstraf van 5 jaar, zal voor een toepassing van de straftoemingsregel van artikel 65 Sw. de straf bepaald voor het misdrijf van oplichting de zwaarste straf uitmaken.

(II) De situatie dat het bijzonder misdrijf een constitutief bestanddeel oplevert van een algemeen misdrijf, doet zich herhaaldelijk voor bij het plegen van misdrijven die bestaan in het onopzettelijk veroorzaken van bepaalde gevolgen, indien met name het gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg als constitutief bestanddeel van het misdrijf uit onvoorzichtigheid tevens op zichzelf een inbreuk inhoudt op een afzonderlijke wetsbepaling⁴³⁸. Het is hierbij op te merken dat een toepassing van de regeling inzake de eendaadse samenloop volgens de meer recente jurisprudentie van het Hof van Cassatie niet noodzakelijk misdrijven inhoudt waarvan alle bestanddelen dezelfde zijn en tot eenzelfde tijd en eenzelfde plaats behoren⁴³⁹, zodat

rakter van het gebruik van de valse hoedanigheid van handelsagent: Cass.fr., 14 mei 1990, Bull.Crim., 1990, nr. 187.

De valse hoedanigheid hoeft wel niet de enige oorzaak van de afgifte te zijn (Cass., 19 februari 1962, 2 arresten, gecit.).

⁴³⁸. Raadpleeg bv. de veelvuldige cassatie-rechtspraak inzake een eendaadse samenloop tussen het misdrijf van onopzettelijke slagen en verwondingen en een misdrijf uit de wegverkeerswet, geciteerd in SPRIET, B., Strafrechtspraak, 1989, p. 272, nr. 2 en de in dat case-book opgenomen arresten nrs. 93-95; tevens recent: Cass., 23 november 1990, Arr.Cass., 1990-91, 341, R.W., 1990-91, 1098, Verkeersrecht, 1991, 74 (dronkenschap aan het stuur) alsmede Cass., 31 maart 1992, Verkeersrecht, 1992, 229 (inbreuk wegcode). Zie tevens TROUSSE, P.E., "Chronique trimestrielle de jurisprudence", R.D.P., 1959-60, p. 674, nr. 1. Ook HAUS beschreef reeds in 1879 de casus van de concursus idealis bestaande uit de gedraging van het niet-naleven van reglementen die schadelijke gevolgen veroorzaakte (zie HAUS, J.J., Principes généraux du droit pénal belge, 1879, I, nr. 328, p. 237).

Daar het gaat om hetzelfde strafbaar feit kan men na een definitieve strafrechtelijke veroordeling voor de ene toepasselijke misdrijfomschrijving -in casu alcoholintoxicatie- de dader niet opnieuw vervolgen wegens inbreuk op de andere incriminatie -in casu onopzettelijke slagen en verwondingen- (zie Cass., 19 februari 1991, Arr.Cass., 1990-91, 667).

⁴³⁹. Cass., 2 februari 1970, Arr.Cass., 1970, 509, R.W., 1969-70, 1789, J.T., 1970, 279, R.D.P., 1969-70, 818 (samenloop tussen het misdrijf van onopzettelijke slagen en verwondingen en het misdrijf van alcoholintoxicatie en/of dronkenschap aan het stuur); Cass., 21 mei 1970, Arr.Cass., 1970,

het ene misdrijf dat tevens het gebrek aan voorzichtigheid en voorzorg uitmaakt van het andere misdrijf reeds vooraf een aanvang kan genomen hebben en dat de dader dit eerste misdrijf is blijven plegen tot op het ogenblik van het begaan van het onopzettelijk misdrijf; op dit laatste ogenblik zal de feitelijke eenheid -vereist voor een toepassing van artikel 65 Sw.- aanwezig zijn. Een dergelijke situatie van eendaadse samenloop bij het plegen van een onopzettelijk misdrijf kan uiteraard ook tot stand komen in de kontekst van een wegtransport van goederen, zodat de beginselen van de aangehaalde jurisprudentie naar dit domein kunnen worden getransponeerd. Zo kan een overtreding van het technisch reglement van 15 maart 1968 -in de zin van het gebruiken van een voertuig op de openbare weg dat niet voldoet aan de bepalingen van het technisch reglement⁴⁴⁰ - een verkeersongeval met gewonden veroorzaken, waardoor een eendaadse samenloop ontstaat tussen het gemeenrechtelijk misdrijf van *onopzettelijke slagen en verwondingen* (artikel 418 en 420 Sw.) en een transportmisdrijf (artikel 4 van de Wet van 21 juni 1985). In een dergelijk geval is de toepasselijke zwaarste straf deze die voorzien is voor het misdrijf van onopzettelijke slagen en verwondingen, behoudens contraventionalisatie van dit wanbedrijf wegens verzachtende omstandigheden⁴⁴¹. Evenzo is het geenszins denkbeeldig dat een flagrante in-

888, Pas., 1970, I, 827, met conclusies Proc.Gen. GANSHOF VAN DER MEERSCH, R.C.J.B., 1970, 309, met noot DEKKERS, R., J.T., 1970, 451, R.D.P., 1969-70, 897 (samenloop tussen het misdrijf van onopzettelijke slagen en verwondingen en het verkeersmisdrijf van o.m. als bestuurder niet de vereiste lichaamsgeschiktheid en de nodige kennis en bedrevenheid te hebben bezeten). Raadpleeg tevens de conclusies van Proc.Gen. GANSHOF VAN DER MEERSCH voor Cass., 18 september 1970, Arr.Cass., 1971, 51, R.W., 1970-71, 411 en CHARLES, R., "A propos de l'article 65 du Code Pénal", in En hommage à Jean Constant, 1971, 81-93.

Zie echter in de vroegere rechtspraak van het Hof: Cass., 9 februari 1914, Pas., 1914, I, 104.

⁴⁴⁰. Zijnde de algemene omschrijving van het gebruik van de voertuigen uit artikel 26 § 1 van het K.B. van 15 maart 1968. In concreto kan het bv. gaan om een technisch defect inzake de reminrichting, de staat van de banden of de lichten van de vrachtwagen of desgevallend een inbreuk op de normen betreffende de massa (overlading) of de afmetingen van het voertuig. Raadpleeg bv. Cass., 18 november 1976, Arr.Cass., 1977, 310 (eendaadse samenloop tussen het misdrijf van onopzettelijke slagen en verwondingen en het rijden op de openbare weg met een personenwagen waarvan de banden in slechte staat verkeren, thans zijnde een inbreuk op de technische normen uit het wegverkeersreglement van 1 december 1975) of zeer recent: Cass.fr., 8 december 1992, Bull.Transp., 1993, 125 (overlading van een vrachtwagen, die mede heeft bijgedragen tot een dodelijk verkeersongeval).

⁴⁴¹. Bij vergelijking van de zwaarte van correctionele straffen, moet namelijk geen rekening gehouden worden met een hoger maximum van de bijkomende straf, indien er een verschil bestaan tussen de maxima van de hoofd-

breuk op de door het Europees gemeenschapsrecht opgelegde maximale rijtijden of minimale rusttijden in rechtstreeks causaal verband staat met een dodelijk verkeersongeval, met als strafrechtelijk resultaat een ideële samenloop tussen het commune misdrijf van *onopzettelijke doding* (artikel 418-419 Sw.) en een transportmisdrijf (~~artikel 2 van de Wet van 18 februari 1969~~)⁴⁴². Ook het overtreden van een in de A.D.R.-reglementering omschreven rookverbod kan tijdens een transport van gevaarlijke goederen een brand veroorzaken van de lading die niet toebehoort aan de vervoerder of kan het niet-naleven van een bijzondere A.D.R.-norm aangaande het stationeren van het voertuig onopzettelijk verwondingen aan anderen veroorzaken, met tot gevolg een eendaadse samenloop tussen een transportmisdrijf (artikel 29 van de wegverkeerswet van 16 maart 1968, dat als strafrechtsgrond fungeert bij het overtreden van de twee aangehaalde specifieke A.D.R.-veiligheidsvoorschriften)⁴⁴³ en respectievelijk het commune misdrijf van *onopzettelijke brandstichting* (artikel 519 Sw.)⁴⁴⁴ en van *onopzettelijke slagen en verwondingen* (artikel 420 Sw.); ook in deze feitelijke hypothesen zal de straf bepaald voor de twee gemeenrechtelijke misdrijven behoudens contraventiona-

straffen (zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *o.c.*, nr. 894, p. 489).

Artikel 4 van de Wet van 21 juni 1985 bepaalt in vergelijking met artikel 420 Sw. weliswaar een hogere geldboete (een maximum van 10.000 frank), doch het maximum van de gevangenisstraf is lager (drie maanden tegen zes maanden). Na contraventionalisatie van het misdrijf van artikel 420 Sw., kan de strafrechter -de politierechtbank of in hoger beroep de correctionele rechtbank- evenwel dit misdrijf slechts bestraffen met politiestraffen (zie o.m.: Cass., 10 januari 1984, *Arr.Cass.*, 1983-84, 516; Cass., 16 april 1986, *Arr.Cass.*, 1985-86, 1112; Cass., 22 juni 1988, *Arr.Cass.*, 1987-88, 1399; zijnde een maximale gevangenisstraf van 7 dagen en een maximale geldboete van 25 frank, artikel 28 en 38 Sw.), zodat het kwestieuze vervoermisdrijf (behorende tot de bijzondere bevoegdheid *ratione materiae* van de politierechtbank, zie artikel 4 § 1, laatste lid van de Wet van 21 juni 1985) met zijn correctionele hoofdstraf de zwaarste straf oplevert.

⁴⁴². Raadpleeg bv. zeer recent in het Franse strafrecht: Cass.fr., 8 december 1992, *Bull.Transp.*, 1993, 125; Aix-en-Provence, 27 oktober 1992, *Bull.Transp.*, 1993, 125; beide arresten met commentaar van TILCHE, M. Voor de toepassing van de straftoemetingsregel van artikel 65 Sw., zal ook in deze hypothese het (niet-gecontraventionaliseerde) gemeenrechtelijk misdrijf de zwaarste straf leveren (met name een maximumgevangenisstraf van twee jaar -artikel 419 Sw.- tegenover zes maanden -Wet van 18 feb. 1969).

⁴⁴³. Zie artikel 9, 2° van het K.B. van 16 september 1991 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, met uitzondering van ont-plofbare en radio-actieve stoffen en Rns. 10.374 en 10.503-10.507, bijlage B van het A.D.R.-verdrag van 30 september 1957; tevens infra Gevaarlijke goederen.

⁴⁴⁴. Raadpleeg over dit gemeenrechtelijk misdrijf in de kontekst van het wegtransport supra Vernieling en beschadiging van goederen.

lisatie de zwaarste straf vormen⁴⁴⁵.

B. Concursus idealis-regel versus lex specialis/lex generalis-regel

Indien eenzelfde feitelijke gedraging valt zowel onder een *algemene strafbepaling* (in de kontekst van de huidige studie een bepaling met algemene draagwijdte behorende tot boek II van het Strafwetboek) als onder een *bijzondere strafbepaling* (een strafbepaling die een verbijzondering inhoudt van de algemene en die in casu uiteraard behoort tot het transportstrafrecht)⁴⁴⁶, stelt zich het probleem of de regel van de eendaadse samenloop (meerdere misdrijfomschrijvingen met toepassing van de zwaarste straf) toepasselijk blijft, dan wel wordt vervangen door de regel van de uitsluiting gegrond op het specialiteitsbeginsel (de bijzondere misdrijfomschrijving - lex specialis- zal de algemene -lex generalis- uitsluiten en enkel de straf van de bijzondere incriminatie is van toepassing).

In een dergelijke hypothese is volgens de Belgische rechtsleer in beginsel geen eendaadse samenloop van misdrijven mogelijk. Enkel de bijzondere of speciale strafbepaling zal van toepassing zijn, gezien deze laatste bepaling de algemene wettekst zal uitsluiten of buiten werking stellen; de wetgever kan echter op deze regel een uitzondering maken met bijvoorbeeld de formule "zonder afbreuk te doen aan de toepassing van zwaardere straffen

⁴⁴⁵. In dezelfde zin voor een eendaadse samenloop tussen een overtreding van het wegverkeersreglement (eveneens bestraft krachtens het artikel 29 van de wegverkeerswet) en het niet-gecontraventionaliseerd wanbedrijf van onopzettelijke slagen en verwondingen (artikel 420 Sw.): Cass., 26 november 1973, Arr.Cass., 1974, 344; Cass., 3 januari 1978, Arr.Cass., 1978, 513.

Na contraventionalisatie wegens verzachtende omstandigheden, zal de correctionele straf bepaald voor het transportmisdrijf in de wegverkeerswet de zwaarste straf uitmaken. Zie na contraventionalisatie van het misdrijf van artikel 418-420 Sw. en een eendaadse samenloop met artikel 29 van de wegverkeerswet: Cass., 21 februari 1978, Arr.Cass., 1978, 732; Cass., 17 maart 1982, Arr.Cass., 1981-82, 886; Cass., 11 januari 1983, Arr.Cass., 1982-83, 637.

⁴⁴⁶. Globaal bekeken kan de bijzondere strafbepaling uiteraard mede met de algemene bepaling behoren het bijzonder gedeelte van het gemeenrechtelijk strafrecht of kunnen beide bepalingen behoren tot het bijzonder strafrecht, doch in onze werkhypothese komt de generale strafbepaling voor in boek II van het Strafwetboek en de speciale strafbepaling in het transportstrafrecht als subdiscipline van het bijzonder strafrecht.

voorzien bij het Strafwetboek"⁴⁴⁷. In tegenstelling tot bijvoorbeeld het Italiaanse of Nederlandse Strafwetboek is een dergelijke regel van uitsluiting van de algemene strafbepaling door de bijzondere strafbepaling in België niet opgenomen in het Strafwetboek⁴⁴⁸. VANHALEWIJN en DUPONT spreken van de toepassing van een (alom aanvaard) algemeen beginsel van strafrecht dat uitgedrukt wordt in de adagia "specialia generalibus derogant, non generalia specialibus" en "generi per speciem derogatur"⁴⁴⁹. TROUSSE is van oordeel dat wanneer een incriminatie kan gegrond worden op twee verschillende strafwetteksten die evenwel de beveiliging van eenzelfde juridisch goed nastreven, er slechts een schijn van meerdere incriminaties bestaat en alzo de dubbele voorwaarde van de eendaadse samenloop -eenheid van feit en meervoudigheid van incriminaties- niet vervuld is⁴⁵⁰. Verschillende andere auteurs benadrukken dat een eendaadse samenloop -die steeds meerdere misdrij-

⁴⁴⁷. Zie DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 82, p. 39-40 en 1992, nr. 27, p. 14; MARCHAL, A., "Faux commis dans les écritures et les dépêches télégraphiques", Les Nouvelles, Droit pénal, II, 1967, nr. 2637; MARCHAL, A. en JASPAR, J.P., Droit criminel. Traité théorique et pratique, 1975, 3ed., I, nr. 762; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., Les crimes et les délits du Code Pénal, III, 1957, nr. 120 in fine, p. 107; RUBBRECHT, J., Inleiding tot het Belgisch strafrecht, 1958, 219; VANHALEWIJN, J., en DUPONT, L., Valsheid in geschriften, A.P.R., 1975, nr. 615, p. 211. Bij al deze auteurs gaat het om het misdrijf van valsheid in geschriften als voorbeeld.

DECLERCQ die aanvankelijk een formule in een bijzondere strafwet als "onverminderd de toepassing van de in het Strafwetboek gestelde straffen" bestempelde als nutteloos (DECLERCQ, R., l.c., 1979, 18; in dezelfde zin VERVLOET, J., l.c., 542), nuanceerde deze stelling in een latere bijdrage door te stellen dat zulke bepaling in grensgevallen een mogelijke twijfel over de toepassing van een bepaling kan oplossen (DECLERCQ, R., "De uitoefening van de strafvordering in het sociaal strafrecht", in Sociaal Strafrecht, DEKEERSMAEKER, J.F. en VAN STEENBERGE, J. (ed.), 1984, 29). In de verhouding *lex generalis* - *lex specialis* zal een dergelijke formule inderdaad de bedoeling van de bijzondere strafwetgever duidelijk aangeven en beslissend zijn voor een niet altijd eenvoudige optie tussen de regel van de eendaadse samenloop en de regel van de uitsluiting (zie *infra*).

⁴⁴⁸. Zie artikel 15 van de Italiaanse Codice Penale en artikel 55, 2° van het Nederlandse Wetboek van Strafrecht.

⁴⁴⁹. VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nr. 615, p. 211 en nr. 126, p. 43; zie ook DUPONT, L., "Fiscale valsheid in geschriften", in Strafrecht en Belastingrecht, Acta Falconis, DUPONT, L. en VANISTENDAEL, F. (ed.), 1983, (87), p. 94, nr. 13 en in dezelfde zin VAN CRAEN, G., "Betreffende de valsheid in geschriften en de bijzondere wetten", R.W., 1985-86, 1224, nr. 1.

⁴⁵⁰. TROUSSE, P.E., o.c., I, 2, nrs. 3268 en 3297-3299. Behoudens een geval van valsheid in geschriften, vermeldt TROUSSE het voorbeeld van het misdrijf van smaad dat strafbaar wordt gesteld zowel in het gemeenrechtelijk als in het militair Strafwetboek.

ven veronderstelt- moet onderscheiden worden van het geval waarin eenzelfde feit wel bepaald is in verschillende strafwetteksten, doch slechts één enkele strafbare gedraging, eenzelfde misdrijf vormt⁴⁵¹. Het is opmerkelijk dat CONSTANT van oordeel is dat de voor de beklaagde meest gunstige oplossing moet verkozen worden wanneer twijfel blijft bestaan over de wil van de wetgever⁴⁵². De bijzondere strafbepaling is evenwel op het vlak van de straftoemeting vaak, doch niet steeds de meest gunstige voor de beklaagde.

Het Belgische Hof van Cassatie benadrukt in zijn jurisprudentie voornamelijk het criterium van het al of niet bestaan van een volledige strafregeling in de bijzondere strafwet. Indien de wetgever met de bijzondere strafbaarstelling geen volledige strafregeling heeft willen invoeren, blijft de toepasselijkheid van de misdrijfbepalingen uit het Strafwetboek behouden; de wil van de wetgever terzake kan o.m. worden afgeleid uit de tekst van de incriminatie (bijvoorbeeld het gebruik van de supra geciteerde formule "onverminderd de toepassing van andere strafbepalingen"), alsmede uit het opschrift van de afdeling waarin de strafbaarstelling voorkomt⁴⁵³.

⁴⁵¹. CONSTANT, J., Traité élémentaire de droit pénal, 1965, I, nr. 213, p. 289-290; GOEDSEELS, M., Commentaire de code pénal belge, 1948, I, nr. 529; HAUS, J.J., Principes généraux du droit pénal belge, 1879, II, nrs. 903-904, p. 181-182; LEJEUNE, P.A., Tw. "Infractions et répression en général", R.P.D.B., Compl. IV, nr. 626; PRINS, A., Science pénale et droit positif, 1899, p. 317, voetnoot 1. GOEDSEELS, HAUS, LEJEUNE en PRINS geven eveneens het voorbeeld van het misdrijf van smaad, strafbaar in het gemeenrechtelijk en militair strafrecht.

⁴⁵². CONSTANT, J., o.c., 1965, I, nr. 213, met als ondersteuning een referentie aan een arrest dd. 1 maart 1948 van het Hof van Beroep te Luik (Pas., 1948, II, 34). Ook TROUSSE citeert ter exemplificatie van een hypothese van een schijn van incriminaties de in dit arrest gekozen oplossing zonder verder commentaar (o.c., I, 2, nr. 3297). Blijkbaar is dan in de visie van CONSTANT niet het adagium "lex specialis derogat legi generali" toepasselijk, doch wel "lex levior derogat legi graviore".

⁴⁵³. Cass., 28 juni 1937, Arr.Cass., 1937, 71, Pas., 1937, I, 203 (oplichting); Cass., 14 februari 1949, Arr.Cass., 1949, 121, Pas., 1949, I, 133, met conclusies Eerste Adv.Gen. R. HAYOIT DE TERMICOURT (valsheid in geschriften); Cass., 20 april 1970, Arr.Cass., 1970, 767, R.W., 1970-71, 1136, met noot VANDEPLAS, A. (valsheid in geschriften); Cass., 28 september 1982, Arr.Cass., 1982-83, 142, met conclusies Eerste Adv.Gen. E. KRINGS (valsheid in geschriften). Tevens: Cass., 30 oktober 1984, Arr.Cass., 1984-85, 328, R.W., 1985-86, 1193, met noot DE SCHEPPER, L.M. (overtreding van nachtgerucht).

Raadpleeg eveneens voor de rechtspraak inzake valsheid in geschriften op het niveau van het Hof van Beroep: Antwerpen, 20 januari 1983, F.J.F., 1983, 173 (fiscaal strafrecht); Antwerpen, 29 mei 1985, R.W., 1985-86, 1221, met noot VAN CRAEN, G. (sociaal strafrecht); Gent, 21 juni 1990, nr. 66.988, besproken door VAN DER STEICHEL, R., "Bevoegdheidsconflicten bij strafvervolgning wegens overtreding van de werkloosheidsreglementering", in Liber Amicorum Marc Châtel, 1991, (407), 419 (sociaal strafrecht); Brussel, 23

Ook de concrete omschrijving van het bijzonder misdrijf zelf alsook de aard van de toepasselijke straf kan de bedoeling van de wetgever terzake verduidelijken⁴⁵⁴. Bij gebreke aan aanwijzingen in de wettekst zelf, moet de bedoeling van de wetgever worden achterhaald met gebruikmaking van de traditionele interpretatiemethodes⁴⁵⁵, als bijvoorbeeld de parlementaire voorbereiding⁴⁵⁶.

Op formele wijze situeert de Belgische eendaadse samenloop-regeling zich met zijn in de wet opgenomen straftoemetingenorm en zijn conceptuele precisering in rechtsleer en rechtspraak tussen de Franse en Nederlandse regeling.

De Franse Code Pénal bevat totaal geen bepaling inzake de eendaadse samenloop, ook niet wat de toepasselijke strafmaat betreft; een equivalent van het Belgische artikel 65 Sw. is zodoende in het Franse strafrecht niet terug te vinden⁴⁵⁷. De Franse (niet altijd uniforme) uitwerking van de hypothese van de eendaadse samenloop is dan ook volledig van doctrinale en jurisprudentiële oorsprong. Wanneer eenzelfde feit valt onder twee strafrechtelijke kwalificaties bestaat er een ideële cumul van misdrijven of een samenloop van kwalificaties, waarbij slechts één kwalificatie kan weerhouden worden, zodat vanuit juridisch standpunt slechts één misdrijf wordt begaan, dat dan ook de toepasselijke straf zal leveren. De vraag blijft natuurlijk voor welke kwalificatie moet worden geopteerd, de zwaarst be-

januari 1991, Pas., 1991, II, 104 (sociaal strafrecht).

⁴⁵⁴. Zie respectievelijk KRINGS, E., Conclusies voor Cass., 28 september 1982, Arr.Cass., 1982-83, (143), 144 en VANDEPLAS, A., Noot onder Cass., 20 april 1970, R.W., 1970-71, (1141), 1142.

⁴⁵⁵. DUPONT, L., "Valsheid in geschriften", in Bijzonder Strafrecht voor Rechtspractici, 1990, (137), 184.

⁴⁵⁶. Zie bv. Cass., 14 februari 1949, Arr.Cass., 1949, 121, Pas., 1949, I, 133, met conclusies Eerste Adv.Gen. R. HAYOIT DE TERMICOURT; Cass., 30 oktober 1984, Arr.Cass., 1984-85, 328, R.W., 1985-86, 1193, met noot DE SCHEPPER, L.M.

⁴⁵⁷. Een regeling aangaande de straftoemeting voor de reële of meerdaadse samenloop van misdaden en wanbedrijven is wel voorzien; artikel 5 van de Code Pénal huldigt het beginsel van de niet-cumul van straffen door te bepalen dat enkel de zwaarste straf wordt uitgesproken. In het nieuwe Franse Strafwetboek -inwerkingtreding op 1 september 1993- wordt de regeling van artikel 5 aangaande de meerdaadse samenloop volledig herzien in de artikelen 132-2 tot en met 132-7; een eigen wettelijke regeling inzake de eendaadse samenloop blijkt ook nu te ontbreken.

strafte of de bijzondere?⁴⁵⁸ In beginsel moet voorrang worden gegeven aan de meest strenge kwalificatie⁴⁵⁹, tenzij men staat voor de verhouding van een algemene en een bijzondere kwalificatie, gezien dan enkel de bijzondere kwalificatie -die de wil van de wetgever vertolkt om een exclusieve regeling tot stand te brengen- zal gelden, met het adagium "*specialia generalibus derogant*" als grondslag⁴⁶⁰. Een dergelijke bijzondere kwalificatie (*lex specialis*) omvat exact de algemene kwalificatie (*lex generalis*) met bovendien een eigen omstandigheid⁴⁶¹. Belangrijk is evenwel op te merken dat het toepassingsgebied van de ideële samenloop van misdrijven in vergelij-

⁴⁵⁸. SOYER, J.C., Droit pénal et procédure pénale, 1992, 9 ed., nr. 106, 2° en nr. 292. Met de bijzondere kwalificatie bedoelt SOYER de kwalificatie "*qui décrit le plus précisément l'acte considéré*". In de Belgische opvatting van de eendaadse samenloop blijven echter de verschillende misdrijfomschrijvingen behouden en speelt de techniek van de opslorping enkel op het terrein van de straftoemeting.

⁴⁵⁹. JEANDIDIER, W., Droit pénal général, 1991, 2ed., nr. 462; MERLE, R. en VITU, A., Traité de droit criminel, I, Droit pénal général, 1984, 5ed., nrs. 361-365; ROBERT, J.M., "Cumul d'infractions", Encycl.Dalloz Pénal, nr. 83; STEFANI, G., LEVASSEUR, G. en BOULOC, B., Droit pénal général, 1984, 12ed., nr. 596.

⁴⁶⁰. JEANDIDIER, W., o.c., nr. 462; zie ook PRADEL, J. en VARINARD, A., Les grands arrêts du droit criminel, 1984, I, 180-181. Raadpleeg in dit verband tevens: DEKEUWER, A., "La classification des concours de qualifications", Rev.Sc.Crim., 1974, (511), 516-517 en SERLOOTEN, P., "Les qualifications multiples", Rev.Sc. Crim., 1973, (45), 69-71. In het geval van een algemene en bijzondere kwalificatie bestaat ingevolge de gemeenschappelijke elementen een "rapport logique" tussen de beide kwalificaties, die moet worden ontleed aan de hand van de wettekst of de geest van de wet; bij afwezigheid van een dergelijke "rapport logique" moet enkel de zwaarste kwalificatie weerhouden worden (DECOCQ, A., Droit pénal général, 1971, p. 141, nr. 2 a. en DECOCQ, A. en SALVAGE, P., "Principe du non-cumul des peines. Concours d'infractions", Juris-Classeur Pénal, nr. 20).

⁴⁶¹. PRADEL, J., Droit pénal général, 1988, 6ed., nr. 280, p. 359; PRADEL, J. en VARINARD, A., o.c., I, 176. Zie ook: CHALARON, Y., "Le concours idéal d'infractions", J.C.P., 1967, I, 2088, nr. 6-7 (de bijzondere strafwet voegt enkel iets toe aan de bestanddelen van de algemene bepaling zonder iets weg te laten); DEKEUWER, A., l.c., 516; LEGAL, A., "Chronique de jurisprudence. Droit pénal général. 3. La notion de concours idéal et l'amnestie", Rev.Sc.Crim., 1969, 397 (de eigen omstandigheid moet zich voegen bij het basismisdrijf dat volledig intact wordt gelaten; bij een wijziging van één van de essentiële bestanddelen van het basismisdrijf, is er geen sprake meer van een *lex specialis*). LEGAL benadrukt ook zoals JEANDIDIER (zie vorige voetnoot) dat de wetgever met de *lex specialis* een volledige regeling van bestraffing heeft willen invoeren die op zichzelf volstaat (Ibid., 398).

Deze omschrijving van de *lex specialis* in de Franse rechtsleer is vergelijkbaar met wat de Nederlandse rechtsleer een *logische specialis* noemt, zijnde een strafbepaling met de bestanddelen van een generale bepaling plus een extra-bestanddeel (zie *infra*).

king tot de Belgische regeling veel enger is. De bestaansvereiste van een "eenzelfde feit" wordt namelijk door het Franse Hof van Cassatie veel restrictiever omschreven; eenzelfde materieel feit volstaat niet, er moet tevens een identiteit van schuldelement en van beschermde waarde aanwezig zijn, zoniet moet de samenloop behandeld worden als een meerdaadse samenloop van misdrijven⁴⁶². Van zodra de twee kwalificaties een verschillend schuldelement hebben of een onderscheiden rechtsgoed beschermen, wordt zodoende deze samenloop geassimileerd met een reële samenloop van misdrijven, met als noodzakelijk gevolg het bestaan van meerdere kwalificaties en misdrijven en het gelden van de straftoemetingenorm van de reële samenloop, waardoor normaliter geen ruimte meer zal zijn voor de toepassing van de uitsluitings- of specialiteitsregel.

Het Nederlandse Wetboek van Strafrecht biedt een enigzins steviger juridisch fundament voor de kwestieuze problematiek door zowel de regel van de eendaadse samenloop als de specialiteitsregel te omschrijven in een wettekst, met name in artikel 55, 1° (eendaadse samenloop) en 2° (speciali-

⁴⁶². Zie het principe-arrest "Ben Haddadi": Cass.fr., 3 maart 1960, Bull.Crim., 1960, nr. 138, D., 1960, Somm. 75, Rev.Sc.Crim., 1961, 105, met noot LEGAL, A. (een Algerijnse terrorist die een granaat in een herberg wierp, beging volgens het Hof twee afzonderlijke misdrijven -poging tot moord en poging tot vernieling van een onroerend goed door ontplofing-, gelet op het verschil in schuldelement en in beschermd rechtsgoed); voor verdere jurisprudentie verwijzen we naar de in vorige voetnoten geciteerde Franse doctrine. Dit standpunt van het Hof wordt niet op uniforme wijze gedeeld in de Franse rechtsleer (zie de beschrijving van de twee tegengestelde visies -materieel feit en juridisch feit- in DECOCQ, A., Droit pénal général, 1971, 136-137). Wanneer eenzelfde feit slaat op de misdrijfgedraging in al haar aspecten -materieel, moreel en beschermde maatschappelijke waarde-, vloeit uit het beginsel "non bis in idem" voort dat slechts één kwalificatie kan worden weerhouden; eenzelfde feit, geïnterpreteerd als eenzelfde materiële gedraging, kan evenwel meerdere kwalificaties realiseren (DECOCQ, A., o.c., 139-140). De Belgische samenloopregeling beantwoordt aan deze laatste hypothese van DECOCQ.

Ingevolge dit standpunt van het Franse Hof van Cassatie ontstaan uiteraard belangrijke verschilpunten tussen de Belgische en de Franse regeling. Zo wordt bv. het onopzettelijk veroorzaken van slagen en verwondingen door een inbreuk op het verkeersreglement naar Belgisch strafrecht normaliter gezien als een vorm van ideële samenloop met toepassing van artikel 65 Sw., terwijl de Franse rechtspraak deze situatie omwille van het onderscheid in beschermde waarde (het leven of de lichamelijke integriteit van personen tegenover de discipline in het wegverkeer) assimileert met een reële samenloop van misdrijven (zie o.m. DECOCQ, A. en SALVAGE, P., o.c., nr. 24; PUECH, M., Les grands arrêts de la jurisprudence criminelle, 1983, nr. 65, p. 250). Met deze restrictieve omschrijving van identiteit van feit dient uiteraard rekening te worden gehouden bij het bestuderen van de diverse toepassingsgevallen inzake de samenloop in de Franse jurisprudentie.

teit)⁴⁶³. Op een feit dat in meer dan één strafbepaling valt, wordt luidens artikel 55, 1° slechts één van die bepalingen toegepast, naar vrije keuze; bij een verschil in strafmaat wordt de bepaling met de zwaarste hoofdstraf toegepast. Volgens REMMELINK moet artikel 55, 1° zo worden opgevat dat de absorptie enkel betrekking heeft op de toe te passen strafsanctie en niet op de overtreden verbodsbepalingen⁴⁶⁴. Onder een "feit" werd aanvankelijk verstaan een materieel gebeuren, doch in de jurisprudentie van de Hoge Raad werd vervolgens meer het accent gelegd op de strafwet zelf als criterium voor het aannemen van eenheid van feit, zodat een eendaadse samenloop aanwezig is onder meer wanneer slechts één rechtsbelang geschonden is⁴⁶⁵. Indien nu voor een feit dat in een algemene strafbepaling valt een bijzondere strafbepaling bestaat, komt deze luidens artikel 55, 2° alleen in aanmerking. Uitsluitend de bijzondere strafbepaling mag dan worden toegepast; artikel 55, 2° verbiedt meervoudige kwalificatie⁴⁶⁶. Met dit wettelijk voorschrift bedoelde de wetgever voorrang te geven aan de specialiteit als logisch model, met name de ene bepaling die alle elementen bevat van een andere bepaling plus een extra-bestanddeel; de jurisprudentie en een deel van de doctrine brengt evenwel ook gevallen van de zogenaamde systematische of

⁴⁶³. REMMELINK is echter geen voorstander van het opnemen van de specialiteitsregel in een wetboek, gezien dit overbodig en verwarringwekkend kan zijn; dat deze regel in het Nederlandse Wetboek van Strafrecht voorkomt "is slechts te verklaren uit een overdreven legalistische geesteshouding, waarbij men de strafrechtelijke bepalingen te weinig zag als functionerend in het grote geheel van de rechtsorde" (NOYON, T.J. en LANGEMEIJER, G.E., Het Wetboek van Strafrecht, 7ed., bewerkt door REMMELINK, J., I, p. 424, nr. 12, in fine). Nochtans kan moeilijk ontkend worden dat de aanwezigheid van een -duidelijk omschreven- specialiteitsregel in het Strafwetboek een degelijk steunpunt verleent voor de toepassing ervan en normaliter tot minder interpretatieproblemen zal leiden.

⁴⁶⁴. NOYON, T.J., LANGEMEIJER, G.E. en REMMELINK, J., o.c., I, 411-412. Ook de Franse penalist ROUX deelde in zijn bekende annotatie inzake het conflict van samenlopende wetten het artikel 55 van het Nederlandse Wetboek van Strafrecht in bij de stelling van de eenheid van feit en de meervoudigheid van misdrijven (ROUX, J.A., Noot onder Cass.fr., 25 februari 1921, S., 1923, I, 89).

⁴⁶⁵. Zie NOYON, T.J., LANGEMEIJER, G.E. en REMMELINK, J., o.c., I, 414 3b-419. Een begripsomschrijving die dan afwijkt van de Belgische regeling en meer aanleunt bij de rechtspraak van het Franse Hof van Cassatie.

⁴⁶⁶. VAN BEMMELLEN, J.M., Ons Strafrecht, 1, Het materiële strafrecht - algemeen deel, bewerkt door VAN VEEN, Th.W., 1986, 9ed., 322.

juridische specialiteit onder artikel 55, lid 2⁴⁶⁷.

Na de algemene schets terzake van de Belgische rechtsleer en rechtspraak en na de korte rechtsvergelijkende excursie, menen we als volgt een synthese te kunnen maken van het gestelde probleem. Eenzelfde feitelijke of materiële gedraging kan afzonderlijk bekeken de constitutieve bestanddelen van twee incriminaties of misdrijfomschrijvingen vervullen. Dit is wat normalerwijze onder een eendaadse samenloop wordt verstaan. Het specifieke kan evenwel zijn dat de beide misdrijfomschrijvingen inhoudelijk enkel op dit punt verschillen dat de ene van algemene en de andere van bijzondere aard is, in de zin van een verbijzondering, een precisering van de constitutieve bestanddelen van de algemene strafbaarstelling; behoudens deze precisering zal ook de toepasselijke strafmaat normaliter een verschil inhouden. Indien nu correlationeel bekeken de bijzondere incriminatie (*lex specialis*, in casu een onderdeel van het transportstrafrecht) derogeert aan de algemene incriminatie (*lex generalis* -onderdeel van het gemeenrechtelijk

⁴⁶⁷. HAZEWINKEL-SURINGA, D., Inleiding tot de studie van het Nederlandse strafrecht, 1987, 10ed., 730; NOYON, T.J., LANGEMEIJER, G.E. en REMMELINK, J., o.c., 423-424. Raadpleeg tevens: ENSCHEDE, Ch.J., "Lex specialis derogat legi generali", T.v.S., 1963, 171-191 (met overzicht van rechtsleer en rechtspraak. Uit het overzicht van de rechtsleer volgt volgens ENSCHEDE dat de logische specialiteit de specialiteit bij uitstek is, doch dat daarnaast gevallen bestaan van specialiteit op systematische gronden; Ibid., 177).

Een duidelijke omschrijving van de beide specialisvormen vinden we bij NIEBOER. De *logische specialis* -de eenvoudigste vorm van specialis- bestaat uit de generalis plus een extra-bestanddeel; bij een *systematische specialis* bevat de generalis een algemeen verbod, dat vervolgens door de wet wordt uitgewerkt in een reeks speciale bepalingen die dit algemeen verbod niet herhalen maar alleen toespitsen (NIEBOER, W., Schets materieel strafrecht, 1991, 313-314).

Voor artikel 55, lid 2 geldt volgens POMPE als maatstaf "een feit dat op zichzelf alle bestanddelen heeft van een strafbaar feit, omschreven in een strafbepaling, maar daarenboven nog een of meer bestanddelen van een ander strafbaar feit, omschreven in een andere strafbepaling, waarin de eerstbedoelde bestanddelen zich met de laatstbedoelde verenigen"; alleen in dit geval kan men logisch spreken van het bijzondere tegenover het algemene en bij het loslaten van deze maatstaf kan men de grenzen van artikel 55, 2° niet meer duidelijk trekken (POMPE, W.P.J., Handboek van het Nederlandse Strafrecht, 1959, 289-291). Ook VAN HATTUM benadrukt dat de logische specialiteit "de vorm is die het duidelijkst getypeerd wordt door de regel *lex specialis derogat lege generali*, welke regel logisch alleen dan toepasselijk is wanneer alle kenmerken van een strafbepaling worden teruggevonden in een andere, welke laatste bovendien een of meer andere kenmerken bevat" (geciteerd door ENSCHEDE, Ch.J., l.c., 173).

Als supra aangeduid geeft de Franse doctrine aan de *lex specialis* een gelijkaardige omschrijving als wat de Nederlandse rechtsleer met een logische specialis bedoelt. De Franse penalist DECOCQ spreekt uitdrukkelijk van een "rapport logique" tussen de algemene en de bijzondere strafbepaling (zie supra).

strafrecht), leidt dit tot een *exclusieve toepassing van de bijzondere misdrijfomschrijving* en derhalve tot de uitsluiting van de algemene incriminatie en aldus van een mogelijke concursus van deze incriminaties en van de straftoematingsregel van artikel 65 Sw. De cruciale vraag blijft natuurlijk wanneer nu precies deze op de specialiteitsverhouding gegronde derogatie plaatsgrijpt.

Uit de besproken rechtsleer en (Belgische) rechtspraak menen we te kunnen afleiden dat op de eerste plaats de specialis al de constitutieve bestanddelen dient te bevatten van de generalis, maar waarbij één van deze generale (materiële of morele) bestanddelen wordt omkleed in een bijzondere of speciale vorm of waarbij een extra-(bijzonder)bestanddeel⁴⁶⁸ aan de generale bestanddelen wordt toegevoegd, met als gevolg dat de specialis een beperktere actieradius verkrijgt. Een term uit het Nederlandse strafrecht gebruikend, kunnen we spreken van de vereiste van een *logische specialis*. Bij vergelijking van de twee strafbepalingen moet het also gaan om hetzelfde basismisdrijf, om dezelfde (vanuit de wettelijke omschrijving bekeken) fundamentele strafbare gedraging. We zouden terzake kunnen spreken van een *basis-identiteitsvereiste* en een *bijzondere differentiatievoorwaarde*. De generalis moet dus steeds in de specialis begrepen zijn, met als gevolg dat bij een niet-realisatie van het gepreciseerd of extra-bestanddeel van de specialis de algemene strafbepaling of generalis moet kunnen weerhouden worden⁴⁶⁹. Wanneer a contrario de meer preciese strafbepaling toepasselijk zou kunnen zijn zonder dat tevens al de bestanddelen van de meer algemene strafbepaling vervuld zijn, staan we met deze twee strafbepalingen niet

⁴⁶⁸. Een expliciete toevoeging van een extra-bestanddeel aan de speciale strafbepaling kan ook gezien worden als een verbijzondering van een impliciet bestanddeel van de generale strafbepaling.

⁴⁶⁹. Bv. het misdrijf van valsheid in geschriften met een verschillend strafbaar doeleinde op het terrein van het fiscaal strafrecht: zie vóór de wijziging door de herstelwet van 10 februari 1981 op het vlak van de met het zegel gelijkgestelde taksen: VANDEPLAS, A., Noot onder Cass., 20 april 1970, R.W., 1970-71, 1141, nrs. 1-2.; VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., O.C., nr. 705-706; na de Wet van 10 februari 1981: DUPONT, L., "Fiscale valsheid in geschriften", in Strafrecht en Belastingrecht, Acta Falconis, DUPONT, L. en VANISTENDAEL, F. (ed.), 1983, (87), p. 95, nr. 17 en p. 109, nr. 47 en Bijzonder Strafrecht voor Rechtspractici, 1990, (137), 158; ROZIE, M., "Krachtlijnen van het materiële fiscale strafrecht na de hervormingen van 1980 en 1986", in Actuele Problemen van Strafrecht, DE NAUW, A., D'HAENENS, J., en STORME, M. (ed.), 1988, (133), 137-138. Het spreekt voor zich dat bij afwezigheid van een gemeenschappelijk bestanddeel noch de specialis, noch de generalis toepasselijk zal zijn.

voor een *lex specialis* - *lex generalis* verhouding⁴⁷⁰, wat een interessante vuistregel kan zijn voor een toetsing van een strafbepaling aan het begrip van de logische *specialis*.

Vervolgens volgt ons inziens uit de (cassatie)rechtspraak dat het bestaan van een verhouding algemene-generalis/bijzondere-specialis strafbepaling in de betekenis zoals juist omschreven evenwel op zichzelf onvoldoende is om te concluderen tot toepassing van de op de specialiteit gegronde uitsluitings- of derogatieregels. Deze verhouding dient namelijk gerelateerd te worden aan de *bedoeling van de wetgever* die de bijzondere strafbepaling heeft ingevoerd. Vereist is dat de bijzondere wetgever met de *specialis* een volledige en exclusieve strafregeling heeft willen invoeren om de uitsluitingsregel te doen gelden; de juiste bedoeling van de bijzondere strafwetgever moet onderzocht worden aan de hand van de concrete (bijzondere)strafbepaling (bij een blanco-strafbepaling ingevuld door de materiële voorschriften), geplaatst tegen de achtergrond van de gehele bijzondere wet en in het licht van de parlementaire voorbereiding⁴⁷¹. Hier kan natuurlijk een moeilijk interpretatieprobleem ontstaan als de wil van de wetgever niet duidelijk achterhaalbaar is. Aandacht van de wetgever aan dit delicaat probleem bij de invoering van een *specialis* kan het probleem voorkomen en leiden tot een coherent strafrechtelijk geheel. Men kan zich bijkomend afvragen of bij afwezigheid van enige expliciete (tegen)aanwijzing vanwege de wetgever (bv. de reeds geciteerde formule "onverminderd de strafbepalingen van ..." of een duidelijke stellingname *pro cumul* tijdens de parlementaire voorbereiding) -m.a.w. bij een volkomen stilzwijgen van de bijzondere wetgever- het voorhanden zijn van een als hoger omschreven *generalis-specialis* verhouding niet een intentie tot invoering van een complete strafregeling impliceert of aangeeft. Persoonlijk ze we geneigd deze vraag positief te beantwoorden, met een toepassing van de uitsluiting van de algemene strafbepaling tot gevolg. Moet bij een ontkennend antwoord de regel van de een-

⁴⁷⁰. Vergelijk met DEKEUWER, A., "La classification des concours de qualifications", *Rev.Sc.Crim.*, 1974, (511), 516: "la qualification particulière perdrait son caractère de spécialité si l'incrimination générale comportait un élément qui lui fût étranger".

⁴⁷¹. De bijzondere wetgever (in formele zin) beschikt niet enkel over de bevoegdheid om uitdrukkelijk te beslissen dat niettegenstaande de invoering van een logische *specialis* de gemeenrechtelijke strafbepalingen toepasselijk blijven, doch tevens dat een gecreëerde bijzondere strafbepaling die niet gelijk te stellen is met een logische *specialis* (met name geen gemeenschappelijke constitutieve basis-bestanddelen) toch zal derogeren aan de commune penale regeling.

daadse samenloop gelden? Zo ja, dan kan het nut van het (bijzonder) wetgevend ingrijpen wel zeer ernstig in twijfel worden getrokken, tenzij eventueel de bijzondere strafbepaling een zwaardere strafmaat invoert, doch dan nog kan men moeilijk gewagen van een coherent en sluitend penaal geheel. Eerder zal moeten gedacht worden aan de toepassing van andere derogatiebeginselen, als bv. uitgedrukt in de adagia "lex posterior derogat legi priori" of "lex levior derogat legi graviore"⁴⁷².

Bij een uiteindelijk toepassing van deze uitsluitings-, voorrangs- of specialis-generalis-regel verkiezen we te spreken eerder van een schijn van eendaadse samenloop, van een schijnbare samenloop van incriminaties, dan van een schijn van meerdere incriminaties.

In het transportstrafrecht kunnen we als voorbeeld van een strafbepaling die zich naar onze mening verhoudt als een lex specialis tot een lex generalis de misdrijfomschrijving citeren van artikel 7 van de Wet van 28 mei 1956 betreffende ontplofbare en voor deflagratie vatbare stoffen en mengsels en de daarmee geladen tuigen⁴⁷³ -een bijzondere wet die als strafrechtsgrond fungeert voor de overtreding van de reglementering inzake het nationaal en internationaal vervoer van explosieve stoffen- en dit meer precies in de verhouding tot de gemeenrechtelijke misdrijven van onopzettelijke slagen en verwondingen en onopzettelijke doding (de artikelen 418-419 en 420 Sw.). Dit artikel 7 bevat een precisering van het element fout -een constitutief bestanddeel van de gemeenrechtelijke strafbaarstelling⁴⁷⁴- als oorzaak van de lichamelijke letsels of de dood van een persoon. Wanneer bij een transportaktiviteit "het gebrek aan vergunning" -het vervoeren van explosieve stoffen is vergunningsplichtig- of "het niet in acht nemen van de voorschriften van het bestuursreglement" als fout heeft geleid tot de in de bijzondere strafwet opgesomde gevolgen -lichamelijke letsels en de dood-, lijkt ons de misdrijfomschrijving van artikel 7 van de Wet van 28 mei 1956 als lex specialis de algemene incriminatie van artikel 418-420 Sw. uit te sluiten, zodat enkel de bijzondere incriminatie met zijn verhoogde correc-

⁴⁷². Vergelijk met de supra aangehaalde opvatting van CONSTANT en raadpleeg tevens NOYON, T.J., LANGEMEIJER, G.E. en REMMELINK, J., O.C., I, 423.

⁴⁷³. B.S., 9 juni 1956.

⁴⁷⁴. Zie DECLERCQ, R., "Enkele problemen in verband met de toepassing van de artikelen 418, 419 en 420 van het Strafwetboek", in Bijzonder Strafrecht voor Rechtspractici, 1990, (189), 193-194; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., O.C., I, 390.

tionele strafmaat toepasselijk zal zijn⁴⁷⁵. Noch de wettekst, noch de parlementaire voorbereiding⁴⁷⁶ bevatten enige indicatie dat de wetgever geen volledige strafregeling heeft willen invoeren, zodat de derogatieregels ten volle kan spelen.

De problematiek van de keuze tussen de regel van de concursus idealis en de regel van de lex specialis-lex generalis heeft zich op het vlak van de verhouding gemeenrechtelijk strafrecht - transportstrafrecht in de rechtspraak voorgedaan bij de kwalificatie van de gedraging van het vervalsen van registratiebladen, die afkomstig zijn van de tachograaf als een in het voertuig te installeren controleapparaat voor de naleving van de strafrechtelijk gehandhaafde rij- en rusttijden. Heeft in zulke hypothese de misdrijfbepaling uit het bijzondere strafrecht al dan niet voorrang op de gemeenrechtelijke bepaling inzake valsheid in geschriften? In het hiernavolgend deel besteden we vanuit deze preciese invalshoek opnieuw aandacht aan het misdrijf van valsheid in geschriften, alsmede in het kader van de zogenaamde controledelicten aan het commune misdrijf van weerspanning.

⁴⁷⁵. Zie voor een vergelijkbare casus uit de Franse jurisprudentie: Corr. Clermont-Ferrand, 12 februari 1968 en Corr. Annecy, 26 april 1968, J.C.P., 1968, II, 15631, met noot RABINOVITCH, W., Rev.Sc.Crim., 1969, 395, met noot LEGAL, A. Bij een ongeval met een kabelbaan met verwondingen en de dood van sommige passagiers tot gevolg, besliste de strafrechter dat een bijzondere bepaling uit de Wet van 15 juli 1845 op de politie van de spoorwegen -toepasselijk op kabelbanen- als lex specialis de algemene incriminatie van onopzettelijke slagen en verwondingen en onopzettelijke doding (artikel 319-320 C.P.; in de N.C.P.: artikel 221-6 en 222-19) uitsluit, met vermelding van het adagium "specialia generalibus derogant"; de kwestieuze bijzondere strafbepaling bevat de bestanddelen van de algemene incriminatie met een bijkomende precisering naar de plaats van het misdrijf. Een al dan niet toepassing van de uitsluitingsregel was in casu van uitzonderlijk belang gezien het bijzonder misdrijf geamnestieerd was.

⁴⁷⁶. De Wet van 28 mei 1956 heeft deze bijzondere incriminatie overgenomen uit artikel 6 van de vroegere Wet van 15 oktober 1881. Ook in de parlementaire voorbereiding van deze vroegere wet is geen tegenaanwijzing voorhanden. Wat de bestraffing betreft werd enkel opgemerkt dat de wet een voldoende uitgebreid gamma van straffen voorzag (M.v.T., Gedr.St., Kamer, 1880-1881, 67 en het verslag van THONISSEN, Gedr.St., Kamer, 1880-1881, nr. 102, p. 123-124).

C. Toetsing van twee gemeenrechtelijke misdrijven aan de *lex specialis - lex generalis* regel

(1) *Valsheid in geschriften en tachograafschijven*

De algemene strafbaarstelling van het plegen van een valsheid in geschriften en het gebruiken van valse stukken komt in het Belgische strafrecht -zoals reeds supra aangegeven- voor in de artikelen 193-214 van boek II van het Strafwetboek en behoort aldus tot het bijzonder gedeelte van het gemeenrechtelijk strafrecht. De zeer schaars gepubliceerde en reeds supra partieel geciteerde Belgische rechtspraak op het vlak van de al dan niet toepassing van de *lex specialis-lex generalis* regel betreft meestal dit belangrijk misdrijf van valsheid in geschriften en dit in de verhouding tot een specifieke strafbepaling uit het fiscaal en sociaal strafrecht. In geval nu de feitelijke gedraging van het vervalsen van de waarheid in een geschrift niet enkel valt onder de algemene incriminatie van valsheid in geschriften, doch tevens een strafbepaling schendt die behoort tot het bijzonder transportstrafrecht, rijst de vraag of de **regel van de concursus idealis** mag worden toegepast, dan wel vervangen wordt door de **lex specialis -lex generalis** regel eveneens op dit domein van het bijzonder strafrecht.

Dit kwalificatie- en concursusprobleem is in de jurisprudentie aan de orde gekomen bij de strafrechtelijke vervolging van inbreuken op de Europeesrechtelijke normen inzake de verplichte rij- en rusttijden en de controle op deze tijden voor de sektor van het goederenvervoer over de weg, die zijn voorgeschreven in respectievelijk de sociale verordening en de tachograafverordening, beide EEG-wetteksten daterend van 20 december 1985⁴⁷⁷. De strafrechtelijke handhaving van de voorschriften van deze beide Europese verordeningen geschiedt in België op basis van de correctionele (blanco)strafbepaling van artikel 2 van de nationale Wet van 18 februari

⁴⁷⁷. Verordening (EEG) 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (P.B.L., 1985, 370/1) en de Verordening (EEG) 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (P.B.L., 1985, 370/8). Een inhoudelijke toelichting van deze belangrijke sociale voorschriften die in de transportpraktijk op grote schaal worden overtreden, is infra terug te vinden in het hoofdstuk Sociale reglementering.

1969⁴⁷⁸. Inbreuken op de communautaire sociale en controlenormen voor het wegtransport kunnen derhalve steunende op een bepaling uit het Belgisch (nationaal) bijzonder strafrecht gekwalificeerd worden als strafbare gedragingen, als transportmisdrijven.

In functie van een efficiënte controle op de naleving van de voorschriften uit de sociale verordening, bepaalt de tachograafverordening dat elk aan de sociale verordening onderworpen voertuig moet geëquipeerd zijn met een controleapparaat dat de verschillende tijdsgegevens registreert op registratiebladen, de zogenaamde tachograafschijven. Behoudens de werkgever hebben ook de bestuurders van het voertuig een aantal specifieke gebruiksregels na te leven aangaande deze registratiebladen. Zo moeten bijvoorbeeld de bestuurders voor iedere dag dat zij rijden de bladen gebruiken vanaf het tijdstip dat zij het voertuig overnemen en het gebruikte registratieblad mag in beginsel niet voor het einde van de dagelijkse werktijd uit het apparaat genomen worden (artikel 15, 2° van de tachograafverordening 3821/85). Zij dienen tevens zelf bepaalde gegevens op de tachograafschijf aan te brengen, als onder meer naam en voornaam, datum en plaats bij het begin en aan het einde van het gebruik van het blad, nummer van de kentekenplaat van het voertuig en kilometerstand vóór de eerste rit die wordt geregistreerd en aan het einde van de laatste geregistreerde rit (artikel 15, 5° van de tachograafverordening 3821/85). Het niet-uitvoeren van deze concrete gebruiksregels is -zoals reeds vermeld- strafbaar krachtens de vervoerstrafwet van 18 februari 1969.

In twee relatief recente strafzaken kwalificeerde nu de politierechtbank van Hasselt een overtreding van de twee -zojuist als voorbeeld geciteerde en op het registratieblad afgestemde- gebruiksregels in hoofde van de bestuurder als het commune misdrijf van valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken (artikel 196 en 197 Sw.), nam also een mogelijk ideële samenloop aan tussen de beide gemeenrechtelijke incriminaties en de strafbepaling van de bijzondere strafwet van 18 februari 1969 en verklaarde zich onbevoegd om uitspraak te doen over de commune misdaden (in de betekenis van misdrijven strafbaar met criminele straffen) en de samenhangende bijzondere misdrijven⁴⁷⁹.

⁴⁷⁸. Wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, B.S., 4 april 1969.

⁴⁷⁹. * Pol. Hasselt, 7 december 1988, T.Vred., 1989, 347 (de verdachte had luidens het vonnis het registratieblad van zijn controleapparaat voor het einde van zijn dagtaak uit het apparaat genomen en een ander blad

De eerste uitspraak aangaande de vroegtijdige verwijdering van de tachograafschijf (het vonnis dd. 7 december 1988) werd na beroep van de arbeidsauditeur hervormd door de correctionele rechtbank, die als motief de uitsluitingsregel inriep met uitdrukkelijke vermelding van het adagium "*specialia generalibus derogant, non generalia specialibus*", zodat enkel de strafbepaling van de bijzondere strafwet van 18 februari 1969 kon worden toegepast⁴⁸⁰. De kwalificatie van valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken in de tweede strafzaak (het vonnis van 5 april 1989) die bijkomend betrekking had op een valse naamvermelding op het registratieblad, werd evenwel door de correctionele rechtbank zetelend in beroep bevestigd, waarbij de appelrechter de thesis van de ideële samenloop aanvaardde⁴⁸¹. Het

in gebruik genomen, zonder dat hiertoe dwingende, met overmacht gelijk te stellen redenen aanwezig waren);

* Pol. Hasselt, 5 april 1989, not.nr. A 528/88, onuitg. (behoudens het gebruiken van twee registratiebladen voor één dagtaak, had de verdachte in deze tweede strafzaak tevens een andere naam dan de zijne vermeld op een van de tachograafschijven met gebruik van een verschillend handschrift).

⁴⁸⁰. Corr. Hasselt, 16 februari 1989, not.nr. A. 415/88, onuitg., met als motivering:

" ... Wanneer een feit door een algemene en bijzondere strafbepaling wordt *gesanctioneerd*, dan wordt conform de algemene beginselen van strafrecht, *de bijzondere strafwet toegepast (specialia generalibus derogant, non generalia specialibus)*.

" De wetgever kan op deze algemene regel een uitzondering maken. Hij *gebruikt dan meestal in de bijzondere strafwet de volgende formule: "zonder afbreuk te doen aan de toepassing van zwaardere straffen voorzien bij het strafwetboek"*.

" Welnu, noch de EEG-verordening 3821/85, noch de wet van 18 februari 1969 voorzien een dergelijke formule. Voornoemde bijzondere strafwetten *zijn derhalve op de geverbaliseerde gedragingen van toepassing en de politierechter is de terzake bevoegde rechter*. ...

De rechter steunde zijn uitspraak duidelijk -weliswaar zonder referentie- op de aldus geformuleerde algemene stelling van VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., Valsheid in geschriften, A.P.R., 1975, nr. 615.

⁴⁸¹. Corr. Hasselt, 15 juni 1989, not.nr. A 528/88, onuitg., met als motivering:

" ... De bedoeling en handelingen van X reiken verder dan hetgeen door artikel 15/2° van de EEG-verordening nr. 3821/85 specifiek wordt beoogd (*het niet uit het controleapparaat nemen van het registratieblad vóór het beëindigen van de dagtaak*).

" X tracht immers op een bewuste wijze de geloofwaardigheid en de waarheidswaarde van de door hem gebezigde registratiebladen in het gedrang te brengen.

" De rechtbank in beroep deelt dan ook de zienswijze van de eerste rechter dat er sprake is van ideële of formele samenloop doordat er door één gedraging meerdere wetbepalingen worden overtreden. De feiten lastens X gelegd moeten immers eveneens gekwalificeerd als een vorm van waarheidsvervalsing. ...

is opmerkelijk dat de correctionele rechtbank juist in deze tweede straf-casus ten aanzien van een van de feitelijke gedragingen die precies bestond uit het vermelden van een valse naam op het registratieblad en die eveneens strafbaar was krachtens een bepaling van de bijzondere strafwet, in tegenstelling tot het vorige vonnis geen toepassing maakte van de op de specialiteitsverhouding gebaseerde uitsluitingsregel, doch opteerde voor de regeling van de eendaadse samenloop.

We kunnen ons in deze -vanuit de transportpraktijk- vrij belangrijke casus uit het transportstrafrecht niet akkoord verklaren met een toepassing van de *lex specialis-lex generalis* regel. De strafbepaling van artikel 2 § 1, lid 1 van de Wet van 18 februari 1969, ingevuld op het vlak van het materieel misdrijfbestanddeel door de communautaire normen aangaande de tachograafschijf of het registratieblad die voorgeschreven zijn door de EEG-tachograafverordening nr. 3821/85 van 20 december 1985, verhoudt zich tot de gemeenrechtelijke incriminatie van valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken naar onze mening niet als een *lex specialis*, een bijzondere strafbepaling tot een *lex generalis*, een algemene strafbepaling, zodat deze strafbepaling uit het bijzonder (transport)strafrecht niet derogeert aan de commune strafbepalingen van de artikelen 193 e.v. van het Strafwetboek.

De strafbepaling uit het bijzonder strafrecht, bestaande uit artikel 2 § 1, lid 1 van de Wet van 18 februari 1969 ("*de overtredingen van de besluiten die genomen werden bij toepassing van artikel 1 van deze wet worden gestraft met ...*") gecombineerd met de communautaire bepaling van artikel 15, 2° (één registratieblad per dagelijkse werktijd) of 5° (aanbrengen van welbepaalde gegevens op het registratieblad) van de EEG-verordening 3821/85 - van toepassing in de twee supra aangehaalde strafcassussen-, doch tevens in combinatie met andere tachograafvoorschriften als bijvoorbeeld artikel 15, 3° (bediening van de schakelorganen ter fine van registratie van de diverse tijdsgroepen), bevat geenszins alle bestanddelen van de gemeenrechtelijke incriminaties van valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken met vervolgens een toevoeging van een gepreciseerd of extra-bestanddeel. De basis-identiteitsvereiste van een logische *specialis* -waartoe we het algemeen beginsel uitgedrukt in het adagium "*specialia generalibus derogant*" beperken- is dan ook niet vervuld. Vanuit de invalshoek van de wettelijke omschrijving gaat het als basisgegeven niet om hetzelfde misdrijf, niet om dezelfde strafbare gedraging. De tachograaf-misdrijfomschrijving, bestaande formeel uit de strafbepaling van de Wet van 18 februari 1969 en inhoudelijk uit de communautaire tachograafvoorschriften, bevat geenszins een recht-

streekse strafbaarstelling van het vermommen van de waarheid in een geschrift of van het gebruik maken van een vals geschrift, wat nochtans het hoofdbestanddeel uitmaakt van de commune valsheid in geschriften en het gebruik van valse stukken; de gedraging die fungeert als materieel element van het tachograafmisdrijf is integendeel het overtreden van de regels inzake het gebruik van het controleapparaat en het bijhorende registratieblad. Vervolgens kunnen we het bijzonder opzet aanhalen -in de zin van het bedrieglijk opzet of het oogmerk om te schaden- als het vereiste constitutief schuldbestanddeel voor de valsheid in geschriften én het gebruik van valse stukken (zie artikel 193 en 213 Sw.), dat de bijzondere strafwet helemaal niet vereist als moreel element voor een strafbare inbreuk op de tachograafwetgeving⁴⁸². Gebruikmakend van de supra geformuleerde vuistregel kan de kwestieuze strafbepaling uit het transportstrafrecht zodoende worden toegepast op een feitelijke gedraging die zelf één of meerdere van de essentiële bestanddelen van de meer algemene incriminatie niet realiseert, wat in onze stelling wijst op een afwezigheid van een *lex specialis* - *lex generalis* relatie.

Voortgaande op de tekst van de wet heeft de bijzondere strafwetgever aldus naar onze mening geen volledige strafregeling willen invoeren. Een referentie op dit punt aan de bedoeling van de Europese wetgever is terzake niet relevant. Artikel 19 van de tachograafverordening draagt namelijk -zoals ook artikel 17 van de sociale verordening- aan de nationale lidstaten op om sancties vast te stellen die bij overtreding kunnen worden toegepast⁴⁸³. De nationale strafwetgever heeft op zijn beurt geenszins een bedoeling te kennen gegeven om een compleet strafstelsel in te voeren, noch in de blanco-

⁴⁸². Voor de strafbare inbreuken op deze EEG-reglementering volstaat naar Belgisch strafrecht in beginsel de onachtzaamheid (*culpa*) als strafrechtelijke schuldvorm, tenzij uit de inhoud van een welbepaalde EEG-vervoernorm (*impliciet*) afleidbaar is dat opzet vereist is. In deze laatste hypothese betreft het dan wel een algemeen opzet (*dolus generalis*), duidelijk te onderscheiden van het bijzonder opzet dat noodzakelijk is voor het commune misdrijf van valsheid in geschriften (zie verder *infra*: Het moreel misdrijfelement van het transportmisdrijf).

⁴⁸³. Luidens de jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen zijn de lidstaten dan vrij in de keuze van de op te leggen straffen. Overeenkomstig artikel 5 van het EEG-verdrag moeten de lidstaten er wel op toezien dat de overtredingen van een gemeenschapsverordening worden bestraft onder gelijke materiële en formele voorwaarden als vergelijkbare en even ernstige overtredingen van het nationale recht; de straffen moeten hoe dan ook doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn (H.v.J., nr. 7/90, 2 oktober 1991, *TRV*, 1992, 158, met conclusie van advocaat-generaal W. VAN GERVEN en noot van WOUTERS, J. en WYTINCK, P., *J.T.T.*, 1992, 124, 124; betreft artikel 17, lid 1 van de sociale verordening 3820/85).

strafbepaling van artikel 2, noch in het geheel van de bijzondere strafwet van 1969, noch in de parlementaire voorbereiding ervan⁴⁸⁴.

De bijzondere strafwetgever heeft door het als misdrijf kenmerken van bepaalde handelingen met betrekking tot de tachograafschijven of registratiebladen van het controleapparaat in het wegvervoer derhalve de toepassing van de bepalingen van het Strafwetboek betreffende de valsheid in geschriften en het gebruik van valse stukken niet willen uitsluiten, wanneer de bestanddelen van die misdaden aanwezig zijn⁴⁸⁵. Indien de strafrechter dan de constitutieve bestanddelen van de beide -commune en bijzondere- strafbepalingen vervuld acht, zal hij op het materieel-strafrechtelijke vlak de regel van de eendaadse of ideële samenloop doen gelden (artikel 65 Sw.)⁴⁸⁶, terwijl op het strafprocessuele vlak vaak ernstige hinderpalen zullen opduiken wat de ontvankelijkheid van de strafvordering en de bevoegdheid van het strafgerecht betreft⁴⁸⁷.

Kan de bestuurder nu met een inbreuk op de strafrechtelijk gesanc-tioneerde en Europese tachograafwetgeving tevens -of desgevallend buiten een dergelijke inbreuk- het commune misdrijf plegen van valsheid in geschriften en van gebruik van valse stukken met de tachograafschijf als delictsobject? Gelet op het uitgebreid toepassingsgebied van deze Europese

⁴⁸⁴. De M.v.T. vermeldt enkel dat de bepaalde straffen deze zijn die gewoonlijk worden toegepast voor de overtredingen van de voorschriften inzake vervoer, met uitdrukkelijke referentie aan artikel 10 van de Wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding (Gedr.St., Kamer, B.Z. 1968, nr. 89/1, p. 6).

⁴⁸⁵. Zie op deze wijze geformuleerd op het terrein van het sociaal strafrecht door: Cass., 18 november 1963, Pas., 1964, I, 290 en Cass., 28 september 1982, Arr.Cass., 1982-83, 142, met conclusies van Eerste Adv. Gen. KRINGS, E.

⁴⁸⁶. In vergelijking tot de correctionele straffen uit de Wet van 18 februari 1969 (maximale gevangenisstraf van 6 maanden), is de straf die bepaald is voor het misdrijf van valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken steeds de zwaarste straf, zowel met als zonder een correctionalisatie van de misdaad wegens verzachtende omstandigheden.

⁴⁸⁷. Zie bv. op het strafprocessuele vlak: Pol. Hasselt, 7 december 1988, T.Vred., 1989, 347 (ideële samenloop tussen de gemeenrechtelijke valsheid in geschriften en een strafbare inbreuk op de tachograafwetgeving - vervolging door de arbeidsauditeur - onbevoegdheid van de politierechtbank); raadpleeg tevens KRINGS, E., Conclusies voor Cass., 28 september 1982, Arr. Cass., 1982-83, 142 (voornamelijk aangaande het tweede middel in cassatie). Het is hierbij op te merken dat artikel 155, lid 2 van het Gerrechtelijk Wetboek recent door artikel 4 van de Wet van 3 augustus 1992 werd gewijzigd (B.S., 31 augustus 1992).

wetgeving en het aldus zeer frequent gebruik en misbruik⁴⁸⁸ van het controleapparaat (mechanisch of elektronisch) en het bijhorend registratieblad in de sektor van het goederenvervoer over de weg (zowel vervoer voor rekening van derden als voor eigen rekening, met lege of beladen voertuigen en ongeacht of de bestuurder zelfstandige dan wel werknemer is), lijkt het ons zeker opportuun nader in te gaan op deze interessante penale vraagstelling en zo een tweede maal dit gemeenrechtelijk valsheids- en gebruiksmisdrijf te analyseren in zijn constitutieve bestanddelen, doch nu vanuit de beperkte en specifieke invalshoek van de tachograafschijf als misdrijfvoerp⁴⁸⁹.

In het reeds herhaaldelijk geciteerde en hierna opnieuw aan te wenden belangrijk vonnis van 7 december 1988 heeft de Hasseltse politierechter deze vraag positief beantwoord na een zeer uitvoerige en solide motivering aangaande de constitutieve bestanddelen van het commune misdrijf van valsheid in geschriften. In de tweede supra beschreven strafcasus heeft de raadkamer van de correctionele rechtbank van Hasselt na de onbevoegdheidsverklaring van de politierechtbank en de bevestiging hiervan in beroep (respectievelijk de vonnissen van 5 april en 15 juni 1989) de gemeenrechtelijke misdaden gecorrectionaliseerd en tesamen met de tachograafmisdrijven verwezen naar het vonnisgerecht. De correctionele rechtbank van Hasselt sprak vervolgens in een vonnis dd. 27 maart 1990 de bestuurder-beklaagde vrij van de ten laste gelegde valsheden en gebruik van valse stukken om reden dat de tachograafschijf niet kan beschouwd worden als een authentiek

⁴⁸⁸. Vertegenwoordigers van de Nederlandse verkeerscontrole en gemeentepolitie schreven in 1988 dat volgens berichten uit de vervoerwereld op grote schaal geknoeid zou worden met de zekeringen van de tachograaf en dat een sabotage aan de tachograaf in de praktijk steeds vaker voorkomt (zie DRIJER, M., VAN VEENHUIZEN, E. en ZUIDERWIJK, F.A.A., "Tachograaf maakt sabotage mogelijk", Algemeen Politieblad, 1988, 350-351). Reeds in 1971 en 1972 hebben leden van de Nederlandse rijkspolitie twee artikelen gewijd aan de in de vervoerpraktijk gebruikte fraudetechnieken voor wat de snelheidsregistratie met de tachograaf betreft (zie POLLEMANS, A.C., "De tachograafschijf nader bezien", Algemeen Politieblad, 1972, 580-581; VAN DER SLUIS, G.A., "Fraude met de tachograaf", Algemeen Politieblad, 1971, 204-207).

⁴⁸⁹. Supra hebben we reeds meer algemeen het misdrijf van valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken overlopen en vervolgens toegepast op enkel transportgeschriften als bv. de transportvergunning, de vrachtbrief en het vervoerdocument. Ten deze hernemen we de algemene referenties aan rechtspraak en rechtsleer, zodat deze bespreking inzake de vervalsing van de tachograafschijf als een afzonderlijk deel kan worden geconsulteerd.

en openbaar geschrift, en evenmin als een handels- en privaat geschrift⁴⁹⁰.

De aanwezigheid van een geschrift is uiteraard (logischerwijze) de primaire voorwaarde om te kunnen spreken van het gemeenrechtelijk misdrijf van valsheid in geschriften. De vervalsing van een "geschrift" is een hoofdbestanddeel van dit misdrijf⁴⁹¹. Rechtsleer en rechtspraak vereisen voor het bestaan van valsheid in geschriften in zijn algemene omschrijving de volgende vier constitutieve bestanddelen:

- (a) een door de strafwet beschermd geschrift;
- (b) het vermommen van de waarheid op een door de wet bepaalde wijze;
- (c) de mogelijkheid van een nadeel;
- (d) een bedrieglijk opzet of het oogmerk om te schaden⁴⁹².

Gezien het registratieblad van het controleapparaat niet behoort tot een van de bijzondere categorieën van geschriften waaraan de commune strafwetgever voor de vervalsing een correctionele bestraffing heeft verbonden (de artikelen 198-212 Sw.), moet voor het kwalificeren van een valsheid in het registratieblad als al dan niet een strafbare valsheid in geschriften, de vier opgesomde constitutieve bestanddelen enkel bekeken worden vanuit de basisartikelen 193-196 en 214 Sw., die de valsheid in authentieke en openbare, in handels- of bankgeschriften en private geschriften als misdada bestraffen.

⁴⁹⁰. Corr. Hasselt, 27 maart 1990, not.nr. 21/496/89, onuitg., met als motivering:

" ... Een tachograafschijf kan bezwaarlijk worden beschouwd als een authentiek en openbaar geschrift, daar deze geschriften de tussenkomst van een openbaar officier of ambtenaar vergen.

" De tachograafschijf is evenmin een handelsgeschrift, daar door deze geschriften een daad van koophandel wordt vastgesteld.

" De tachograafschijf kan tenslotte niet beschouwd worden als een privaat geschrift vermits dergelijk geschrift dient opgesteld te worden tussen twee partijen. ...

⁴⁹¹. Antwerpen, 14 februari 1990, R.W., 1989-90, 1294.

⁴⁹². Zie o.m.: Cass., 18 juni 1985, Arr.Cass., 1984-85, 1445; Cass., 27 september 1988, Arr.Cass., 1988-89, 105; Antwerpen, 26 oktober 1990, R.W., 1991-92, 541, met noot; DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 47, p. 25-26 en 1992, nr. 21, p. 12; DUPONT, L., "Valsheid in geschriften", in Bijzonder Strafrecht voor Rechtspractici, 1990, p. 140, nr. 7 en p. 143, nr. 11; MARCHAL, A., "Faux commis dans les écritures et les dépêches télégraphiques", Les Nouvelles, Droit pénal, II, 1967, nr. 1520 e.v.; MERLE, R. en VITU, A., o.c., 1982, I, nr. 1193; NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., I, p. 546, nr. 1; VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., Valsheid in geschriften, A.P.R., 1975, nrs. 4-5, p. 4.

(a) Een strafrechtelijk beschermd geschrift wordt in de rechtsleer omschreven als een geschrift *sensu stricto* (een geheel van grafische tekens die leesbaar en verstaanbaar zijn) dat op een duurzame wijze een voor begrip vatbare gedachte uitdrukt, een juridische draagwijdte heeft en zich aan het openbaar vertrouwen opdringt⁴⁹³. Een registratieblad van een tachograafapparaat past naar onze mening volledig in deze omschrijving, zowel wat de vermeldingen betreft die de bestuurder zelf op het centrale gedeelte van de schijf aanbrengt (bijvoorbeeld identificatie van bestuurder en voertuig of kilometerstand), de gedrukte opschriften op de schijf (bijvoorbeeld het EEG-goedkeuringsmerk) als de aantekeningen die de schrijfstiften van het controleapparaat automatisch registreren zonder tussenkomst van de bestuurder (betreft snelheid, afgelegde afstand en opening van de kast met het registratieblad) of nadat de bestuurder de overeenstemmende schakelorganen heeft bediend (betreft vier tijdsgroepen: rijtijd, andere werktijden, werkonderbrekingen en rusttijden).

Het gaat om een *geheel van grafische tekens* bestaande uit diverse lijnen in verschillende registratiezones (diagrammen), symbolen, cijfers en letters die in een onderlinge combinatie door derden onmiddellijk en rechtstreeks kunnen *gelezen en verstaan* worden; de bestuurder, de werkgever, de controleambtenaar en andere personen die enige notie hebben van de door de tachograafwetgeving aan deze tekens verleende betekenis, kunnen uit de verschillende tekens op de tachograafschijf belangrijke informatie als de preciese rij- en werkgegevens van de bestuurder aflezen en reconstrueren, zodat dit geschrift in de kontekst van de voor het wegtransport geldende sociale reglementering een *welbepaalde gedachte op een duurzame wijze uitdrukt*⁴⁹⁴. Of deze gegevens nu *propriis sensibus* door de mens dan wel op een werktuigelijk-technische wijze (in casu door de schrijfstiften van de tachograaf) worden geregistreerd maakt volgens DUPONT -en ons inziens terecht- geen verschil; in beide gevallen bestaat een registratie, een door de mens in

⁴⁹³. DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 49 en 1992, nr. 22; DUPONT, L., l.c., 1990, nr. 13; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., Les crimes et les délits du code pénal, III, 1957, p. 60.

⁴⁹⁴. De registratiegegevens van de tachograafschijf zijn geen losse krabbels, maar een grafisch communicatiemedium (Pol. Hasselt, 7 december 1988, T.Vred., 1989, (346), 349, kolom 2). De aantekeningen zullen zeker op een duurzame wijze geschieden. De op de tachograafschijf opgetekende registraties moeten namelijk volgens de Europese wetgeving onuitwisbaar, duidelijk leesbaar en herkenbaar zijn en de registraties moeten, onder normale omstandigheden bewaard, gedurende ten minste één jaar goed leesbaar zijn (zie Bijlage I, IV. Registratiebladen, a) 1. van de EEG-verordening 3821/85 van 20 december 1985).

het kader van betekenisverlening selectieve opname van gegevens⁴⁹⁵. BAKKER maakt in zijn Nederlands proefschrift over valsheid in geschrift een onderscheid tussen de gegevens die de bestuurder zelf aantekent op de tachograafschijf en deze die het apparaat registreert; enkel het door de bestuurder geschreven gedeelte kan worden aangemerkt als een geschrift, de andere tekens betreffen een louter technische registratie die geen uiting zijn van gedachten, maar registratie van tijd, snelheid en dergelijke zodat deze niet beantwoorden aan een van de innerlijke kenmerken van een geschrift, te weten de voor begrip vatbare gedachtenuiting⁴⁹⁶. REMMELINK deelt blijkbaar deze mening van BAKKER niet. Volgens REMMELINK lijkt namelijk de diagramschrijf van een tachograaf wel een geschrift te zijn, daar een dergelijke kaart aan de hand van bepaalde symbolen in combinatie met gewone letters en cijfers gelezen kan worden⁴⁹⁷. Van zodra de machinaal (of technisch) geregistreeerde tekens geplaatst worden in de preciese kontekst waarin de tekenopname is geschiedt -wat toch steeds een logische vereiste is voor een inhoudelijke toets van grafische tekens⁴⁹⁸-, zijnde voor de

⁴⁹⁵. DUPONT, L., l.c., 1990, 147. DUPONT is dan ook van oordeel dat de Hasseltse politierechter in zijn vonnis van 7 december 1988 terecht heeft beslist dat de tachograafschijf drager kan zijn van een gedachte en alzo vatbaar kan zijn voor valsheid in geschriften.

⁴⁹⁶. BAKKER, F.C., Valsheid in geschrift, 1985, 42-43. Ook nadien herhaalt BAKKER deze visie door nogal zelfzeker te stellen dat "...Een diagramschijf uit een tachograaf zal toch door niemand als geschrift worden gezien ..", in het kader van zijn betoog dat volstrekt leesbare technische registraties die het gevolg zijn van een zelfstandige verwerkingsactiviteit van een machine geen geschrift zijn in de zin van het artikel 225 van het Nederlandse Wetboek van Strafrecht omwille van het ontbreken van een rechtstreekse menselijke gedachtenuiting (*ibid.*, 47).

Hierbij kunnen we opmerken dat de mechanische tachograaf als controleapparaat in het wegvervoer geen zelfstandige bewerkingen verricht. Maar zelfs wanneer een machine een dergelijke bewerking uitvoert (BAKKER geeft het voorbeeld van een berekening of optelling door computer), kan de machine toch slechts geschriften produceren met een gedachtenuitdrukking voor zover de mens dergelijke produktmogelijkheden in de machine heeft ingebouwd en hij opdracht geeft tot een dergelijke produktie. Het machinaal bekomen geschrift waarin de gegevens eveneens door de machine zijn verwerkt, blijft dan naar onze mening een weergave van een door de mens begrijpelijke gedachte (voldoende voor het behandelde kenmerk van een geschrift), die door de mens geconcipieerd is, maar werktuigelijk werd uitgewerkt.

⁴⁹⁷. NOYON, T.J. en LANGEMEIJER, G.E., Het Wetboek van Strafrecht, 7ed., bewerkt door REMMELINK, J., II, 618b.

⁴⁹⁸. Vergelijk met Cass., 24 juni 1981, Arr.Cass, 1980-81, 1262, waarin het Hof de materiële context accentueert waarin de schrifttekens zich bevinden (betreft het kwalificatieprobleem inzake het bedrieglijk verwisselen van prijskaartjes op te koop aangeboden produkten in een groot warenhuis).

tachograafgegevens een controle op de wetgeving inzake de rij- en rusttijden voor het wegtransport, drukken ook de door het apparaat aangebrachte aantekeningen naar onze mening wel degelijk bepaalde gedachten uit. De op de tachograaf geregistreerde gegevens laten toe, zoals reeds gezegd, een duidelijke voorstelling te maken van de gehele rij-operatie in zijn diverse aspecten die de bestuurder heeft verricht in de op de schijf aangestipte tijdsperiode en kunnen bevestigen of de toepasselijke wetgeving al dan niet werd nageleefd. Indien de bestuurder niet bij het voertuig is en daardoor het apparaat niet zelf kan bedienen, mag hij de gegevens inzake de tijds-groepen met de hand op het registratieblad optekenen (artikel 15, 2°, lid 2 van de EEG-verordening 3821/85). Ook bij het niet of gebrekkig functioneren van het controleapparaat, moet de bestuurder de tijdsgegevens zelf op het registratieblad (of op een bijgevoegd blad) aanbrengen (artikel 16, 2° van de EEG-verordening 3821/85). In het eerste controlesysteem dat door de Europese wetgever werd uitgewerkt, dienden alle bemanningsleden van het voertuig de tijdsgegevens te noteren in een persoonlijk controleboekje⁴⁹⁹. Men zou toch niet kunnen beweren dat de inhoudelijk volkomen identieke gegevens in deze drie omstandigheden plots wel een gedachte uitdrukken. Wat derhalve het kenmerk van het uitdrukken van een voor begrip vatbare gedachte betreft, mag naar onze mening geen onderscheid worden gemaakt tussen de door de bestuurder en de (technisch) door het apparaat aangetekende gegevens. In beide gevallen gaat het om grafische aantekeningen door een stift (deze van de bestuurder of deze van de tachograaf) die een gedachte uitdrukken. Het Hof van Beroep te Antwerpen besliste in een recent arrest dat de aantekening van een manometer die automatisch het gasverbruik aangeeft, niet mag beschouwd worden als een geschrift⁵⁰⁰. Het in casu bedoelde mechanisch of elektronisch controleapparaat -de tachograaf- gaat evenwel automatisch of semi-automatisch bepaalde aantekeningen rechtstreeks via zijn schrijfstiften registreren op het registratieblad; het zijn deze geregistreerde gegevens op het blad, deze grafische neerslag van de werking van het apparaat die het geschrift in de zin van artikel 193 e.v. Sw. zul-

⁴⁹⁹. Raadpleeg artikel 14 e.v. van de Verordening (EEG) nr. 543/69 van 25 maart 1969 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, P.B.L., 1969, 77/49.

⁵⁰⁰. Antwerpen, 14 februari 1990, R.W., 1989-90, 1294, zonder hieraan een verdere motivering te wijden. Het verhinderen van de normale werking van de manometer, hetzij door het terugdraaien, hetzij door het tegenhouden van de wijzer kan dan ook, aldus het Hof, niet beschouwd worden als de vervalsing van het geschrift in de zin van artikel 193 Sw.

len uitmaken.

De aanduidingen op de tachograafschijf geven aan of de bestuurder al dan niet de Europese sociale normen heeft nageleefd (met in het verlengde de nationale strafwet) en alzo de doelstellingen van deze sociale normering heeft nagestreefd, zodat dit geschrift tevens ongetwijfeld een *juridische draagwijdte* heeft in de zin van betrekking hebbende op een rechtens relevant feit.

Tot slot kan moeilijk betwist wordt dat de tachograafschijf zich aan *het openbaar vertrouwen opdringt*. Dit geschrift vormt namelijk het (wettelijk) controlemiddel bij uitstek op de naleving van de strafrechtelijk gehandhaafde sociale normen en kan in het gewone maatschappelijke verkeer als bewijs dienen van een normconforme gedraging van de bestuurder en van de vervoerder en bevat alzo alleszins juridisch relevante informatie. Zowel de particulieren als de overheid (bijvoorbeeld de controle-ambtenaar) die kennis nemen van de tachograafschijf zijn gerechtigd vertrouwen te hebben in de geloofwaardigheid en waarachtigheid van de op dit registratieblad vastgestelde feitelijke gegevens.

De conclusie van de Hasseltse politierechter dat "een tachograafschijf als een geschrift in de zin van artikel 193 e.v. Sw. moet worden beschouwd, alleszins in de zin van private geschriften"⁵⁰¹ kunnen we dan ook integraal onderschrijven. Het is uiteraard geen authentiek of openbaar geschrift, evenmin een handelsgeschrift gezien het geen daad van koophandel vaststelt, zodat de tachograafschijf behoort tot de residuaire categorie van de private geschriften met toepassing van artikel 196 Sw. tot gevolg⁵⁰². De kwa-

⁵⁰¹. Pol. Hasselt, 7 december 1988, T.Vred., 1989, (347), p. 349, kolom 2 in fine.

⁵⁰². Aangezien de tachograafschijf beantwoordt aan de vier algemene kenmerken van een geschrift in de zin van de artikelen 193 e.v. Sw. en geen openbaar of handelskarakter vertoont, behoort dit geschrift automatisch tot de categorie van de "private geschriften" in de strafwettelijke constructie van de gemeenrechtelijke valsheid in geschriften. Deze laatste categorie vormt in deze constructie duidelijk een residuaire categorie (zie DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 66; DUPONT, L., l.c., nr. 34; VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nr. 161).

De motivering in het supra geciteerde vonnis van de correctionele rechtbank te Hasselt dd. 27 maart 1990 (not.nr. 21/496/89) om de tachograafschijf niet te beschouwen als een privaat geschrift -zulk geschrift moet luidens dit vonnis opgesteld worden tussen twee partijen-, kunnen we dan ook niet onderschrijven. Een privaat geschrift moet in het kader van de commune kwalificatie van valsheid in geschriften niet steeds een private rechtsband tussen twee personen (bijvoorbeeld uit een overeenkomst) vastleggen, maar kan tevens louter materiële feiten vaststellen. De tachograafschijf is een eenzijdig opgesteld geschrift met een aantal materiële gegevens, dat gericht is tot meerdere (particuliere en/of over-

lificatie van handels- of privaat geschrift is evenwel enkel een kwestie van benaming zonder enig strafrechtelijk belang, gelet op de identiteit van strafbaarheidsvoorwaarden en strafmaat voor de beide geschriften⁵⁰³.

(b) Het vermommen, vervalsen of verdraaien van de waarheid in het registratieblad of de tachograafschijf -als strafrechtelijk beschermd geschrift- is een grondvoorwaarde voor de valsheid in geschriften zonder dewelke het misdrijf onbestaande is⁵⁰⁴ en dient te geschieden op een van de door de strafwet bepaalde wijzen. De vervalsingstechnieken die de strafwetgever heeft opgesomd in de artikelen 194-196 Sw., zijn evenwel zo ruim geformuleerd dat niet te vrezen valt dat enige leugen in een geschrift (in casu het registratieblad) aan de toepassing ervan zou kunnen ontsnappen⁵⁰⁵. De waarheid kan in het registratieblad worden vermomd onder meer door namaking of vervalsing van het geschrift of door valse verklaringen, wat vervalsingsprocédés zijn die voorkomen in artikel 196 Sw. Zo kan een officieel goedgekeurde tachograafschijf worden nagemaakt, kunnen de gedrukte opschriften op de tachograafschijf worden vervalst of kan de bestuurder diverse valse gegevens schrijven op de open ruimte van het registratieblad, bijvoorbeeld een valse naam⁵⁰⁶, een valse kilometerstand⁵⁰⁷ of een vals tijdstip van verwisseling van voertuig. Ook door een al dan niet technische ingreep op het controleapparaat kan de juiste werking van dit apparaat verhinderd worden met als gevolg dat het apparaat valse of onjuiste informatie registreert en/of dat gedurende een zekere periode bepaalde informatie ge-

heids-) personen die desgevallend kennis willen nemen van de diverse op de schijf aangebrachte vermeldingen.

⁵⁰³. DUPONT, L., l.c., 1990, nr. 31.

⁵⁰⁴. DE NAUW, A., o.c., 1992, nr. 33; DUPONT, L., l.c., 1990, nr. 51.

⁵⁰⁵. RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., o.c., III, nr. 177; VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nr. 288.

⁵⁰⁶. Bv. Pol. Hasselt, 5 april 1989, en Corr. Hasselt, 15 juni 1989, not.nr. A 528/88, onuitg.; in casu had de bestuurder op een van de twee schijven die hij voor één dagtaak had gebruikt, de naam van zijn broer geschreven in een ander handschrift om aan te kunnen tonen dat zijn broer de ochtendrit had uitgevoerd en hijzelf de middagrit.

⁵⁰⁷. Bourges, 5 november 1987, Laudat/O.M., onuitg., geciteerd in LAMY Transport, T. 1, "Route", 1992, nr. 2581 (vervalsing van de kilometerstand om niet vervolgd te worden voor snelheidsovertreding); vervalsing van de documenten i.v.m. de verdeling van werk- en rustperiodes wordt in het Franse strafrecht als een afzonderlijk wanbedrijf strafbaar gesteld in artikel 3 van de Ordonnantie nr. 58-1310 van 13 december 1958.

woon niet wordt opgetekend⁵⁰⁸. In deze laatste hypothese van een onvolledige registratie kan er namelijk sprake zijn van valsheid door omissie, in de zin van het verzwijgen of niet vermelden van zekere feiten die een akte tot doel had op te nemen met als gevolg dat als waar worden gehouden feiten die het niet zijn en dat zodoende aan deze feiten een schijn van waarheid wordt gegeven⁵⁰⁹. Eén van de belangrijke gegevens die de tachograafschijf tot doel heeft op te nemen, is de (ononderbroken en dagelijkse) rijtijd van de bestuurder; de bestuurder die nu door een kunstgreep bekomt dat het apparaat deze essentiële gegevens gedurende een zekere tijdsperiode niet aantekent, kan dan valsheid plegen door omissie. Het is op dit valsheidsprocédé van de omissie dat de Hasseltse politierechter in zijn vonnis van 7 december 1988 steunt om te beslissen dat het gebruik van twee tachograafschijven voor één dagtaak een valsheid van deze geschriften oplevert, daar overeenkomstig de

⁵⁰⁸. Pol. Hasselt, 7 december 1988, T.Vred., 1989, 347 (bv. het omplooiën van de stift waarmee de snelheid wordt geregistreerd, zodat een lagere snelheid wordt genoteerd); zie eveneens voor de vervalsing van de snelheidsregistratie op de tachograafschijf: POLLEMANS, A.C., "De tachograaf-schijf nader bezien", Algemeen Politieblad, 1972, 580-581; VAN DER SLUIS, G.A., "Fraude met de tachograaf", Algemeen Politieblad, 1971, 204-207).

Raadpleeg tevens de gedetailleerde bespreking van de mogelijke technieken voor vervalsing van de rij- en rusttijdenregistratie door middel van de elektronische tachografen door RUYPERS, H., De Pol., 1990, 55-58 (bv. het onderbreken van de impulsleiding die naar het controleapparaat loopt met als gevolg een valse registratie van rusttijd gecombineerd met een niet-registratie van snelheid en afgelegde weg, op een ogenblik dat het voertuig wel degelijk rijdt), alsmede het overzicht van de zichtbare en onzichtbare malversaties met de registratiebladen van de mechanische en elektronische tachograaf bij DRIJER, M., VAN VEENHUIZEN, E. en ZUIDERWIJK, F.A.A., "Tachograaf maakt sabotage mogelijk", Algemeen Politieblad, 1988, 350-352 (voornamelijk een bespreking van het saboteren van de tachograaf door manipulatie van de zekering van het apparaat).

Nochtans moest volgens de Europese wetgever het apparaat zodanig geconstrueerd worden dat de mogelijkheden van fraude tot een minimum beperkt blijven (zie de motivering in de preambule van de EEG-verordening 3821/85 van 20 december 1985, P.B.L., 1985, 370/8).

⁵⁰⁹. Cass., 6 februari 1956, Arr.Cass., 1956, 460; Cass., 21 december 1971, Arr.Cass., 1972, 407; DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 94 en 1992, nr. 34, f.; DUPONT, L., l.c., 1990, nr. 65; MARCHAL, A., o.c., nr. 1519; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., o.c., III, nr. 202; VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nrs. 324-325.

Het verdraaien van de waarheid op een door de wet bepaalde wijze kan geschieden door het opzettelijk verzwijgen van bepaalde gegevens op het ogenblik waarop het geschrift wordt opgemaakt (Cass., 27 september 1988, Arr.Cass., 1988-89, 105; Antwerpen, 26 oktober 1990, R.W., 1991-92, 541).

Ook het Franse Hof van Cassatie aanvaardt reeds lang het plegen van een valsheid in geschriften door omissie; zie de bespreking in JEANDIDIER, W., "Faux en écriture. Théorie générale. Élément matériel. Préjudice. Élément intentionnel", Juris-Classeur Pénal, II, nr. 12.

tachograafwetgeving in beginsel slechts één registratieblad per dagelijkse werktijd mag worden gebruikt (zie artikel 15, 2° van de EEG-verordening 3821/85) en de twee controleschijven dan ook elk valse informatie geven⁵¹⁰.

(c) Door de waarheidsvermomming in de tachograafschijf moet een nadeel of schade kunnen ontstaan, dat van materiële of morele, publieke of private aard kan zijn; een werkelijk nadeel of een reële schade is evenwel niet vereist⁵¹¹. Deze mogelijkheid van nadeel of schade is een subcomponent van het materieel constitutief bestanddeel van het misdrijf van valsheid in geschriften, dat te onderscheiden is van het moreel bestanddeel van het bijzonder opzet⁵¹². Dat de vervalsing van de gegevens inzake rij- en rusttijden een mogelijk nadeel inhoudt, lijkt moeilijk vatbaar voor enige betwisting. Door de vervalsing van deze tijdsgegevens kan de bestuurder zijn ononderbroken of dagelijkse rijtijd onrechtmatig verlengen en de vervoeropdracht vlugger voleindigen, waardoor de door de communautaire wetgeving beschermde rechtsgoederen kunnen geschonden worden. Zo kunnen de concurrentieverhoudingen op de transportmarkt verstoord worden en kan bijkomend de veiligheid van de andere weggebruikers in gevaar worden gebracht. De benadeling kan tevens bestaan in de verzwaring van de controle-opdracht van de politionele ambtenaar⁵¹³.

(d) Het bestaan van het commune misdrijf van valsheid in geschriften vereist tot slot als schuldelement de aanwezigheid van een bijzonder opzet in hoofde van de persoon die door zijn gedraging de registratiegegevens van de tachograafschijf heeft vervalst; artikel 193 Sw. definieert dit bijzonder opzet als *het bedrieglijk opzet of het oogmerk om te schaden*. Indien de tachograafgegevens niet waarheidsgetrouw blijken te zijn ingevolge een vergissing, een onvoorzichtigheid of nalatigheid vanwege de bestuurder of omwille van het slecht functioneren van het apparaat kan door de afwezigheid

⁵¹⁰. Pol. Hasselt, 7 december 1988, T.Vred., 1988, p. 348, kolom 2 en p. 349, kolom 1.

⁵¹¹. Cass., 18 maart 1975, Arr.Cass., 1975, 807; Cass., 27 september 1988, Arr.Cass., 1988-89, 105. De mogelijkheid van de benadeling dient te bestaan op het ogenblik van het plegen van de valsheid (DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 102 en 1992, nr. 36; DUPONT, L., l.c., 1990, nr. 74).

⁵¹². Zie Cass., 26 maart 1985, Arr.Cass., 1984-85, 1026, R.W., 1985-86, 666, met noot SONCK, S.

⁵¹³. Zie Pol. Hasselt, 7 december 1988, T.Vred., 1989, 350.

van het vereiste schuldelement geen sprake zijn van enige strafbare valsheid in geschriften.

Onder het bedrieglijk opzet wordt verstaan "de bedoeling voor zichzelf of voor anderen een onrechtmatig voordeel te verschaffen"⁵¹⁴. Op de eerste plaats kan de vervalser van de tachograafschijf de intentie hebben een strafbare inbreuk op de sociale reglementering te verbergen (of desgevallend de verkeersreglementering indien de vervalsing de snelheid van het voertuig betreft) en zo zichzelf en/of zijn vervoerder-werkgever te doen ontsnappen aan een mogelijke strafrechtelijke vervolging, wat een uiting is van een bedrieglijk opzet⁵¹⁵. In het verlengde hiervan kan het de bedoeling zijn om door de vervalsing ongestoord een langer in tijd ononderbroken traject af te leggen dan (straf)wettelijk toegelaten en alzo de vervoeropdracht sneller uit te voeren, waardoor de vervoerder het onrechtmatig voordeel verkrijgt over meer ruimte te beschikken voor bijkomende vervoeropdrachten. Indien in deze laatste concretisering van de door de strafwet vereiste bijzondere bedoeling de vervalsing geschiedt door een bestuurder-werknemer ten voordele van de vervoerder-werkgever, blijft het bijzonder opzet behouden in hoofde van de bestuurder, gezien de vervalser niet noodzakelijk moet gehandeld hebben uit eigen winstbejag⁵¹⁶.

(e) Conclusie. Wanneer de bestuurder (al dan niet de vervoerder) -a- in de tachograafschijf als een strafrechtelijk beschermd privaat geschrift -b- rechtstreeks of door middel van het apparaat valse gegevens opneemt of registreert of een registratie van bepaalde gegevens verhindert en alzo de waarheid in de schijf vermomt op een door de wet bepaalde wijze, -c- waaruit een mogelijk nadeel zal ontstaan en -d- hij deze handelingen heeft verricht met het opzet voor zichzelf of voor anderen (bv. de vervoerder) een onrechtmatig voordeel te verschaffen of met het oogmerk om te schaden, beantwoordt diens feitelijke gedraging aan al de constitutieve bestanddelen van het gemeenrechtelijke misdrijf van valsheid in geschriften (artikel 196 Sw.).

⁵¹⁴. Zie o.m.: Cass., 15 maart 1978, Arr.Cass., 1978, 835; Cass., 9 februari 1982, Arr.Cass., 1981-82, 760; Cass., 15 juni 1982, Arr.Cass., 1981-82, 1282; Cass., 3 januari 1984, Arr.Cass., 1983-84, 478.

⁵¹⁵. VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nrs. 436-437.

⁵¹⁶. Cass., 25 mei 1983, Arr.Cass., 1982-83, 1177; zie ook VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nr. 433.

Het plegen van dit commune valsheidsmisdrijf zal voor de bestuurder dader verregaande gevolgen hebben op het vlak van de toepasselijke strafmaat, gezien deze in vergelijking tot de tachograafstrafwet aanzienlijk verstrengd wordt⁵¹⁷. Vanuit een strafrechtelijk oogpunt kan de bestuurderbediener van de tachograaf (al dan niet op aansporing vanwege de vervoerder) dan beter helemaal geen tachograafschijf gebruiken, m.a.w. gewoon geen schijf plaatsen in het controleapparaat, dan over te gaan tot vervalsing van de registratiegegevens op een aangebrachte schijf, aangezien het geheel niet gebruiken van het registratieblad geen valsheid in geschriften⁵¹⁸, doch slechts een bijzonder tachograafmisdrijf kan inhouden, waarvoor de wetgever in de Wet van 18 februari 1969 een veel lagere strafmaat heeft voorzien. Het jurisprudentieel creëren van een uitgebreid toepassingsgebied van de gemeenrechtelijke incriminatie van valsheid in geschriften ingevolge een zeer extensieve interpretatie van de verschillende constitutieve bestanddelen enerzijds en het ontbreken van een gedifferentieerd straftoemetingsbeleid in hoofde van de bijzondere strafwetgever met een groot onevenwicht in strafmaat tot gevolg tussen het gemeenrechtelijk en bijzonder strafrecht anderzijds, leiden tot zulke paradoxale strafrechtelijke situaties.

De vervoerder kan op het strafrechtelijk vlak doorgaan als een

⁵¹⁷. Bij de bestraffing van een specifiek tachograafmisdrijf kan de strafrechter een gevangenisstraf van 8 dagen tot 6 maanden en/of een geldboete van 50 tot 10.000 frank opleggen, die bij toepassing van verzachtende omstandigheden kunnen worden verminderd tot het minimum van een politiestraf, zijnde een gevangenisstraf van 1 dag en/of een geldboete van 1 frank (artikel 2 § 1, lid 1 en 2 van de Wet van 18 februari 1969, artikel 100 en 85 Sw.).

Van zodra echter (mede) een valsheid in geschriften is begaan, heeft de strafrechter geen keuzemogelijkheid meer tussen de vrijheids- en de vermogensstraf. De dader van de valsheid moet bestraft worden met én een gevangenisstraf (minimum 1 maand bij verzachtende omstandigheden en maximum 5 jaar na correctionalisatie of 10 jaar opsluiting zonder correctionalisatie) én een geldboete van 26 tot 2.000 frank (artikel 196, 214 en 80 en 25 Sw). Deze straf voor valsheid in geschriften zal bij eendaadse samenloop overeenkomstig artikel 65 Sw. de lichtere straf uit de Wet van 18 februari 1969 opslorpen.

De bestuurder, dader van een gemeenrechtelijke valsheid in geschriften door vervalsing van de tachograaf-registratiegegevens, zal zodoende -behoudens een opschorting van de uitspraak van de veroordeling- steeds bestraft worden met een gevangenisstraf (!), desgevallend met uitstel van tenuitvoerlegging.

⁵¹⁸. De valsheid door omissie mag geenszins zover doorgetrokken worden dat het geheel niet opmaken van een geschrift, waartoe men evenwel wettelijk verplicht is, kan beschouwd worden als een valsheid in geschriften (zie in dezelfde zin: BAKKER, F.C., Valsheid in geschriften, 1985, 98). Als er geen geschrift bestaat, kan er ook geen sprake zijn van een valsheid in een geschrift.

deelnemer aan de valsheid in het registratieblad die verricht werd door een bestuurder-niet-vervoerder, indien hij wetens en willens aan de uitvoering van het valsheidsmisdrijf heeft meegewerkt op een van de wijzen van de gemeenrechtelijke deelneming als bepaald in de artikelen 66-67 Sw.; niet vereist is dat in de deelnemingshandeling van de vervoerder alle constitutieve bestanddelen van het valsheidsmisdrijf aanwezig zijn⁵¹⁹. Zo kan de vervoerder onderrichtingen hebben gegeven om de registratiegegevens te vervalsen (artikel 67, lid 2 Sw) of zelfs op individuele wijze de bestuurder hebben aanzet tot de vervalsing door middel van giften en beloften, bedreigingen of misbruik van gezag (artikel 66, lid 4 Sw.)⁵²⁰. Indien de aanzetting van de vervoerder zo sterk is dat deze de wilsvrijheid van de bestuurder-werknemer volledig ontnemt, zal de bestuurder optreden als een willoos (en niet-strafbaar) instrument in handen van de vervoerder-aanzetter, die zelf dan kan beschouwd worden als de onrechtstreekse dader van het misdrijf van de valsheid in de tachograafschijf⁵²¹.

⁵¹⁹. Zie o.m.: Cass., 2 april 1974, Arr.Cass., 1974, 853; Cass., 10 januari 1977, Arr.Cass., 1977, 514; Cass., 18 oktober 1978, Arr.Cass., 1978-79, 191; Cass., 13 december 1978, Arr.Cass., 1978-79, 437; Cass., 21 maart 1979, Arr.Cass., 1978-79, 851; Cass., 28 november 1979, Arr.Cass., 1979-80, 391; Cass., 1 februari 1984, Arr.Cass., 1983-84, 668. De strafbare deelnemer (mededader of medeplichtige) dient alzo niet persoonlijk het vals registratieblad te hebben opgesteld of te hebben gehandeld met het bijzonder opzet van artikel 193 Sw.

⁵²⁰. In geval van een individuele uitlokking als vorm van gemeenrechtelijke deelneming moet dus de vervoerder niet meegewerkt hebben aan de vervalsingshandeling zelf (zie bv. Cass., 28 oktober 1986, Arr.Cass., 1986-87, 279). Hetzelfde geldt uiteraard voor een aanzetting gecombineerd met een noodzakelijke medehulp vanwege de vervoerder aan de door de bestuurder verrichte valsheid. Wanneer zodoende de vervoerder niet zelf materiëler de valsheid heeft begaan, doch wel de bestuurder als materiële dader daartoe heeft aanzet en hem hulp heeft verschaft zonder dewelke de valsheid niet had kunnen worden gepleegd, komt hij in aanmerking als dader van de valsheid in geschriften (zie bv. Antwerpen, 10 december 1986, R.W., 1987-88, 679).

Wanneer de deelnemingsdaad aan een in België gepleegde vervalsing van de tachograafschijf in het buitenland plaatsgrijpt (bv. een aanzetting door een buitenlandse vervoerder), wordt de strafbare deelnemingsdaad territoriaal gesitueerd op de plaats waar het hoofdmisdrijf van de valsheid in het transportgeschrift werd gepleegd, zijnde op Belgisch grondgebied (zie infra: De werking van de transportstrafwet naar de plaats).

⁵²¹. Zie Cass., 6 maart 1984, Arr.Cass., 1983-84, 851 (betreft een veroordeling in zulke hypothese van aanzetting als dader van een valsheid in geschriften gesteund op artikel 66, lid 2 Sw. -rechtstreekse medewerking aan de uitvoering van het misdrijf); Cass., 9 maart 1993, AR 6060, R.Cass., 1993, nr. 725, p. 147 (de persoon die een derde gebruikt als louter instrument om een valsheid in geschriften te plegen, is zelf de uitvoerder van de valsheid in de zin van artikel 66, lid 2 Sw.); tevens DUPONT, L. en VER-

De persoon die nu met een bedrieglijk opzet of een oogmerk tot schaden gebruik maakt van een strafrechtelijk beschermd tachograafgeschrift waarin de waarheid werd vermomd op een van de door de wet bepaalde wijzen en waarbij de gebruiksdaad een nadeel kan berokkenen, pleegt het misdrijf van het gebruik van een vals stuk, strafbaar gesteld in artikel 197 en 213 Sw. Uit deze omschrijving volgt dat behoudens het materieel element van de daad van het gebruik, de constitutieve bestanddelen van dit misdrijf dezelfde zijn als deze van de valsheid in geschriften⁵²². Zo vereist artikel 213 Sw. eveneens de aanwezigheid van een *bedrieglijk opzet* of een *oogmerk om te schaden* als moreel constitutief bestanddeel, in eenzelfde betekenis als het bijzonder opzet van de valsheid in geschriften⁵²³. De gebruiker van de valse tachograafschijf die geen kennis heeft van het vals karakter, zal geen strafbaar gebruik plegen⁵²⁴. De betekenis en de reikwijdte van het constitutief bestanddeel van het gebruik (in de kontekst van een goederen-transport) hebben we supra reeds behandeld bij de beknopte en meer algemene omschrijving van het misdrijf van het gebruik van valse stukken. Zo zal het voorleggen of vertonen van de (valse) tachograafschijven tijdens een weg- of bedrijfscontrole op de naleving van de rij- en rusttijden een strafbaar gebruik opleveren in de zin van artikel 197 Sw., maar zou zelfs ons inziens een gedraging ter bewaring van deze schijven in het voertuig of in de vervoeronderneming gedurende de wettelijk verplichte periode geïnterpreteerd kunnen worden als een strafbaar gebruik⁵²⁵. De strafmaat die de wetgever heeft voorzien voor het gebruiksmisdrijf is eveneens identiek aan deze voor het valsheidsmisdrijf.

STRAETEN, R., o.c., nr. 592, p. 328.

⁵²². DUPONT, L., l.c., 1990, nr. 76.

⁵²³. RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., o.c., III, nr. 267; VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., nr. 474.

⁵²⁴. Zie Cass., 4 april 1960, Arr.Cass., 1960, 717 (afwezigheid van het bijzonder opzet ingevolge de onwetendheid in hoofde van de gebruiker van het vals stuk).

⁵²⁵. De bestuurder moet aan de controleambtenaren de registratiebladen van de lopende week alsmede deze van laatste dag van de voorafgaande week kunnen tonen, terwijl de werkgever-vervoerder de verplichting heeft deze bladen gedurende één jaar geordend te bewaren en in het kader hiervan moet hij deze eveneens kunnen overleggen of overhandigen op verzoek van de controleambtenaren (resp. artikel 15, 7° en 14, 2° van de EEG-verordening 3821/85).

Zie voor een gebruik van een valse tachograafschijf door de bestuurder tijdens een controle: Pol. Hasselt, 7 december 1988, T.Vred., 1989, 350.).

De valsheid in geschriften en het gebruik van valse stukken zijn in beginsel autonome misdrijven die eenzelfde dader of verschillende daders of deelnemers kunnen hebben, maar die aan elkaar verbonden zijn door het gemeenschappelijk delictsobject, met name de tachograafschijf. Zo kan de bestuurder de door hem valselijk opgemaakte tachograafschijf zelf gebruiken door deze bij een wegcontrole langs de autosnelweg voor te leggen of kan de vervoerder die per hypothese niet betrokken was bij de valsheid, gebruik maken van de valse schijf tijdens een controle in de vervoeronderneming. Een dubbel gebruik van de valse schijf door bestuurder én vervoerder behoort uiteraard eveneens tot de feitelijke mogelijkheden. Ingevolge het onderscheiden karakter van de beide misdrijven kan de vervoerder zich schuldig maken aan een strafbaar gebruik van een vals stuk, ook wanneer hij op geen enkele wijze heeft deelgenomen aan de vervalsing en zelfs indien de bestuurder-(materiële)dader van de valsheid strafrechtelijk niet wordt veroordeeld omwille van de afwezigheid van het noodzakelijk bijzonder opzet (bijvoorbeeld onjuiste registratie ingevolge een gebrekkige werking van het apparaat). Omgekeerd kan ook de bestuurder-pleger van de valsheid zijn strafrechtelijke verantwoordelijkheid niet ontlopen door het enkele feit dat noch hijzelf, noch de vervoerder enig gebruik heeft gemaakt van het vals registratieblad.

De valsheid in geschriften en het gebruik van valse stukken die evenwel worden gepleegd door *dezelfde dader* met hetzelfde bedrieglijk opzet of hetzelfde oogmerk om te schaden vormen volgens de jurisprudentie van het Hof van Cassatie (sinds het bekende arrest van 5 september 1957)⁵²⁶ één en hetzelfde misdrijf, zij het als voortdurend misdrijf, zij het als voortgezet misdrijf, met verstrekkende gevolgen onder meer op het vlak van het aanvangsmoment van de verjaring van de strafvordering voor dit één enkele valsheids- en gebruiksmisdrijf⁵²⁷. Ongeacht de theoretische onderbouw van de thesis van het bestaan van één misdrijf -het voortdurend of het voortgezet

⁵²⁶. Cass., 5 september 1957, Arr.Cass., 1957, 983, R.D.P., 1957-58, 517, met conclusies van Adv.Gen. F. DUMON.

⁵²⁷. De verjaring van de strafvordering voor dit één enkele misdrijf (inclusief dus het plegen van de valsheid) zal namelijk pas een aanvang nemen op het ogenblik van de laatste gebruiksdaad. Raadpleeg DE NAUW, A., o.c., 1992, nrs. 38-39, p. 22-23 en DUPONT, L., l.c., 1990, nrs. 79-87, p. 178-182 en de uitvoerige referenties van de beide auteurs aan de jurisprudentie van het Hof van Cassatie.

misdrijf⁵²⁸-, zal tevens -overeenkomstig de dominante stelling in rechtspraak en rechtsleer die een ruime toepassing maakt van de zogenaamde ubiquiteitstheorie- het gehele misdrijf op Belgisch grondgebied gelokaliseerd zijn van zodra het misdrijf voortduurt in België of één van de feiten in België begaan is⁵²⁹. Een vervalsing van de tachograafschijf gepleegd in het buitenland en het gebruik ervan tijdens een weg- of bedrijfscontrole in België door de vervalser (dader of deelnemer)⁵³⁰, zal dan zowel wat de valsheids- als de gebruiksdaad betreft geacht worden in België te zijn gepleegd, met als gevolg dat bij toepassing van de territorialiteitsregel van artikel 3 Sw. de gehele strafbare gedraging in België kan worden bestraft overeenkomstig de voorschriften van de artikelen 193-214 van het Belgische Strafwetboek en dit ongeacht de nationaliteit van de dader.

⁵²⁸. Raadpleeg hierover uitgebreid: DE NAUW, A., "Valsheid in geschriften en gebruik ervan door eenzelfde persoon is geen voortdurend maar wel een collectief misdrijf", *R.W.*, 1972-73, 887-896; VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., *O.C.*, nrs. 490-501. Persoonlijk sluiten we ons aan bij de stelling van het voortgezet misdrijf.

⁵²⁹. DE NAUW, A., *O.C.*, 1992, nr. 39. Zie tevens voor de territoriale werking van de strafwet in geval van een voortdurend en een voortgezet misdrijf: DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *O.C.*, nr. 320 b) en nr. 328.

Raadpleeg tevens aangaande de ubiquiteitsleer infra: De werking van de transportstrafwet naar de plaats. In dit deel over de territoriale toepassing van de strafwet nemen we persoonlijk evenwel het meer restrictief standpunt in dat het deel van de misdrijven uit het voortgezet of collectief misdrijf die in het buitenland zijn gepleegd, hun extra-territoriaal karakter behouden en niet door middel van de constructie van de eenheid van opzet geterritorialiseerd worden.

⁵³⁰. Bv. de bestuurder (al dan niet de vervoerder) die een tachograafschijf heeft vervalst in Frankrijk en vervolgens deze valse schijf gebruikt tijdens een wegcontrole op een Belgische autosnelweg of bv. de vervoerder die de bestuurder-werknemer op een individuele en strafbare wijze aanzet tot het vervalsen van de tachograaf-registratiegegevens tijdens het uitvoeren van een internationaal transport en achteraf persoonlijk in de in België gevestigde vervoeronderneming gebruik maakt van de op de Duitse wegen vervalste schijf.

(2) *Weerspannigheid en strafbare niet-medewerking (controledelict)*

In de meeste subsectoren van de strafrechtelijk gehandhaafde wetgeving inzake het wegtransport van goederen wordt de verplichting opgelegd om op een of andere wijze te participeren aan een overheidscontrole op de regelmatigheid van de vervoeractiviteit en kan het niet-meewerken aan zulke controle aanleiding geven tot de toepassing van strafsancities. Ook in deze discipline van het bijzonder strafrecht worden aldus zogenaamde **controledelicten** ingevoerd, een misdrijftypering die voornamelijk in het sociaal strafrecht wordt gehanteerd⁵³¹. De onduidelijkheid die vaak met dergelijke controledelicten gepaard gaat door het gebrek aan enige uniformiteit in de misdrijfomschrijving, wordt in bepaalde transportstrafwetten nog vergroot doordat de wetgever voor de "omschrijving" van de strafbare gedraging in deze wetten uitsluitend werkt met de techniek van de blanco-strafwet. Een bepaling inzake een controlemisdrijf is dan niet terug te vinden in de strafbepaling(en) van de basiswet, doch een achteraf uit te vaardigen uitvoeringsbesluit kan evenwel één of andere vorm van verplichte medewerking aan een controle opleggen, zodat een niet-medewerking krachtens de blanco-strafbepaling uit de basiswet strafbaar zal zijn als een overtreding van het uitvoeringsbesluit.

Deze wijze van indirecte strafbaarstelling van een niet-medewerking aan een overheidscontrole door middel van uitvoeringsteksten die zelf geen strafbepaling bevatten, maar zorgen voor een inhoudelijke invulling van een blanco-strafbepaling uit de basiswet, komt voor in verschillende belangrijke transportwetgevingen als:

- de wetgeving inzake het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding:

- * blanco-strafbepaling in artikel 10 § 1 van de Wet van 1 augustus 1960;
- * verplichte medewerking in de vorm van het vertonen of afgeven van de vervoervergunning en/of het vervoerdocument aan de bevoegde controleambtenaren (artikel 35 § 2 van het K.B. van 25 november 1992 en artikel 22 § 1 van het M.B. van 26 november 1992);

⁵³¹. Zie o.m. DECLERCQ, R., "Materieel-strafrechtelijke bepalingen in het sociale zekerheidsrecht", in Raakvlakken tussen sociale zekerheid en andere rechtstakken, 1979, I, (13), 24; VERVLOET, J., "Strafrechtelijke aspecten van het sociaal recht", in Liber Amicorum F. Dumon, 1983, (537), 541.

- de wetgeving inzake *de tachograaf als controleapparaat in het wegvervoer*:

X * blanco-strafbepaling in artikel 2 § 1 van de Wet van 18 februari 1969;

* verplichte medewerking in de vorm van het tonen en overhandigen van de registratiebladen zowel in hoofde van de bestuurder als de vervoeronderneming (respectievelijk artikel 15, 7° en 14, 2° van de EEG-verordening 3821/85 van 20 december 1985);

- de wetgeving inzake *de technische eisen van het voertuig*:

* blanco-strafbepaling in artikel 4 § 1 van de Wet van 21 juni 1985;

* verplichte medewerking in de vorm van het vertonen van het schouwingsbewijs van het voertuig aan de bevoegde agenten; belangrijk voor controle op de toegelaten massa of gewicht van het voertuig (artikel 24 § 2 van het K.B. van 15 maart 1968);

- de wetgeving inzake *het statuut van de tussenpersonen van vervoercommissienair en vervoermakelaar*:

* blanco-strafbepaling in artikel 11, 3° van de Wet van 26 juni 1967 (met weliswaar aanduiding van het wetsartikel waarvan het besluit een uitvoering is);

* verplichte medewerking in de vorm van het in de hand werken van de uitvoering van onderzoeken en controles naar de verplichtingen van de vergunninghouders en het verlenen van inzage in boeken en andere beroepsdocumenten (artikel 14 § 1 en 2 van het K.B. van 18 juli 1975 -vervoercommissienair- en van het K.B. van 12 januari 1978 -vervoermakelaar).

Andere nationale en regionale wetten die hoofdzakelijk betrekking hebben op *afvalstoffen* (en onder meer het transport en de ophaling ervan regelen) bevatten in hun strafbepalingen een rechtstreekse algemene strafbaarstelling van de niet-medewerking, met zelfs een enigszins eenvormige omschrijving door middel van de formule "het verhinderen van het bij of krachtens de wet geregelde toezicht":

- artikel 10, 2° van de Wet van 9 juli 1984 betreffende de invoer, de uitvoer en de doorvoer van afvalstoffen;

- artikel 25, 3° van de Wet van 22 juli 1974 op de giftige afval;

- artikel 56, 2° van het Vlaams Decreet van 2 juli 1981 betreffende het beheer van afvalstoffen;

- artikel 39, 3° van het Vlaams Decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning (ruimer dan afvalstoffen).

Een meer precieze strafbaarstelling is tenslotte terug te vinden in artikel 48, 1° van het Waals Decreet van 5 juli 1985 met betrekking tot de afval-

stoffen en artikel 23 § 1 van de Brusselse Ordonnantie van 7 maart 1991 betreffende de preventie en het beheer van afvalstoffen.

Wanneer nu het verzet (in de betekenis van het weigeren van of het niet-ingaan op) tegen een controle van de regelmatigheid van een wegtransport van goederen geschiedt met geweld of bedreiging, kan deze gedraging van verzet -behalve het plegen van een (transport)controlelisdrijf- tevens beantwoorden aan de gemeenrechtelijke kwalificatie van weerspanningheid, die wordt omschreven in de artikelen 269-274 van boek II van het Strafwetboek. Deze kwalificatie van weerspanningheid wordt in de doctrine gedefinieerd als "elke vorm van aanval of verzet met geweld of bedreiging tegen de vertegenwoordigers van het openbaar gezag tijdens de uitoefening van hun functie"⁵³².

Het commune misdrijf van weerspanningheid vereist als constitutief element op de eerste plaats een verzet (of aanval) met geweld of bedreiging. Een eenvoudige ongehoorzaamheid of een puur passief verzet dat niet gepaard gaat met enig geweld of bedreiging, valt buiten de toepassingsfeer van deze gemeenrechtelijke kwalificatie⁵³³. Zo zal het enkele feit van een weigering om aan de uitnodiging van een politieofficier te voldoen op zichzelf nog geen weerstand met geweld of bedreiging en aldus nog geen weerspanningheid uitmaken⁵³⁴. Het aanwenden van geweld of bedreiging bij het zich niet onderwerpen aan de overheidscontrole is een bestanddeel dat voor geen van de controlelisdrijven uit de hoger opgesomde transportstrafwetten wordt vereist, met als gevolg dat deze bijzondere strafbepalingen uit het transportstrafrecht inzake de niet-medewerking zich tot de gemeenrechtelijk incriminatie van weerspanningheid niet verhouden als een lex specialis tot een lex generalis. De op de specialiteit gegronde uitsluitingsregel die beperkt is tot de hypothese van de logische specialis, is zodoende niet van toepassing op de verhouding tussen de commune incriminatie van weerspanning-

⁵³². DE NAUW, A., o.c., 1987, p. 99, nr. 210 en 1992, o.c., p. 43; HUTSEBAUT, F., "Weerspanningheid, smaad en geweld tegen openbare gezagsdragers", in Bijzonder Strafrecht voor Rechtspractici, 1990, (95), p. 96, nr. 4.

⁵³³. FRANSEN, H., "Weerspanningheid", in Postal-memorialis, Lexicon Strafrecht, Strafvordering en Bijzondere Wetten, W 50/3; GRONDEL, P., "Crimes et délits contre l'ordre public commis par des particuliers. I. Rébellion", Les Nouvelles, Droit Pénal, III, nr. 5168; HUTSEBAUT, F., l.c., p. 98, nr. 10; MARCHAL, A. en JASPAR, J.P., Droit criminel. Traité théorique en pratique, 1976, 3ed., II, nr. 1421; MERLE, R. en VITU, A., Traité de droit criminel, Droit pénal spécial, 1982, I, nr. 406.

⁵³⁴. Cass., 19 maart 1956, Arr.Cass., 1956, 596; Brussel, 9 mei 1990, J.L.M.B., 1991, 226; Corr. Luik, 8 december 1988, J.L.M.B., 1989, 713.

heid en de bijzondere incriminatie van het transport-controlemisdrijf. Bij vergelijking van de wettelijke misdrijfomschrijvingen gaat het niet om hetzelfde basismisdrijf, daar een essentieel bestanddeel uit de gemeenrechtelijke misdrijfomschrijving ontbreekt in de bijzondere incriminatie. Zo zal bij wijze van concrete toepassing de bestuurder van een vrachtwagen die gewoon weigert de tachograafschijven van de lopende week en van de laatste dag van de voorafgaande week te tonen tijdens een politiecontrole langs de weg een strafbare (transport)inbreuk begaan, gelet op de communautaire tachograafverordening gecombineerd met de transportstrafwet van 18 februari 1969, doch zal deze bestuurder zich bij gebreke aan enig geweld of bedreiging geenszins schuldig maken aan het misdrijf van weerspanningheid. Door de toetsing aan het criterium van de logische specialis, zijn we van oordeel dat de rechtstreekse en onrechtstreekse strafbepalingen inzake de niet-medewerking aan de overheidscontrole in het transportstrafrecht geen volledige strafregeling inhouden en een toepassing van de commune regels inzake weerspanningheid niet uitsluiten⁵³⁵. De bestuurder die zich bij een regelmatige wegcontrole van de tachograafschijven en/of van de andere transportdocumenten als de vrachtbrief-vervoerdokument en de vervoervergunning zich verzet met geweld of bedreiging in de zin van artikel 269 Sw., zal mede het misdrijf van weerspanningheid plegen. Indien eenzelfde feitelijke gedraging dan de constitutieve bestanddelen van de beide incriminaties realiseert, zal op het vlak van de straftoemeting de regel van de eendaadse samenloop of concursus idealis (artikel 65 Sw.) van toepassing zijn^{536 537}.

⁵³⁵. Niettegenstaande dat de formule "onverminderd de artikelen 269 tot 274 Strafwetboek", die in vele sociale(straf)wetten voorkomt, niet terug te vinden is in de geciteerde transport(straf)wetten. Daar de controlemisdrijven uit het sociaal strafrecht in de regel evenmin het gebruik van geweld of bedreiging vereisen, schrijft DECLERCQ zeer terecht dat de referentie aan deze artikelen geschiedt zonder evidente noodzaak (zie DECLERCQ, R., "De uitoefening van de strafvordering in het sociaal strafrecht", in Sociaal Strafrecht, DEKEERSMAEKER, J.F. en VAN STEENBERGE, J. (ed.), 1984, (27), 29). Het is op te merken dat het Vlaamse milieuvergunningsdecreet van 28 juni 1985 evenwel in lid 1 van artikel 39 de algemene formule bevat "onverminderd de toepassing van de in het Strafwetboek gestelde straffen".

⁵³⁶. Zie bv. voor een casus van een eendaadse samenloop tussen het gemeenrechtelijk misdrijf van weerspanningheid en een misdrijf van niet-medewerking als geregeld in het wegverkeersreglement (thans artikel 4.1 van het K.B. van 1 december 1975): Brussel, 6 juni 1973, Pas., 1974, II, 10. Voor dit verkeers-controlemisdrijf vereist de wet geen geweld of bedreiging (zie HUTSEBAUT, F., l.c., nr. 12). Een eendaadse samenloop is eveneens mogelijk tussen weerspanningheid en een controlemisdrijf uit het sociaal strafrecht (zie BOSLY, H.D., Les sanctions en droit pénal social belge, 1979, 149-151).

Behoudens het reeds aangehaalde bestanddeel van (a) een aanval of een verzet met geweld of bedreiging vereist het commune misdrijf van **weerspannigheid** (artikel 267 Sw.) vervolgens (b) een bepaalde hoedanigheid van de beschermde persoon, (c) de uitoefening van bepaalde functies en (d) een algemeen opzet als constitutieve bestanddelen⁵³⁸.

(a) Ter omschrijving van de begrippen *geweld* en *bedreiging* kan toepassing worden gemaakt van de wettelijke definitie van artikel 483 Sw.⁵³⁹. Een lichte gewelddaad zal reeds volstaan om te kunnen spreken van een verzet met geweld⁵⁴⁰. De bestuurder van de vrachtwagen die bijvoorbeeld tijdens een wegcontrole de politieambtenaar wegduwt of tegen de grond duwt, eigenhandig of door middel van de cabinedeur, of bepaalde documenten uit diens hand ruikt, teneinde een controle van bepaalde transportdocumenten te beletten, zal verzet met geweld plegen. Evenzo de bestuurder die met zijn voertuig voortraast in de richting van een bevoegd agent in plaats van gevolg te geven aan diens bevel tot stoppen⁵⁴¹. Het toebrengen van een slag of een verwonding zal uiteraard een daad van geweld zijn in de zin van artikel 267 Sw., doch kan bijkomend het commune misdrijf inhouden van het opzettelijk

⁵³⁷. Wanneer enerzijds het controlemisdrijf bestraft wordt door de strafsancities van de Wet van 1 augustus 1960 of de Wet van 18 februari 1969 en anderzijds het enkel gaat om een eenvoudige weerspannigheid (één persoon en geen wapen -artikel 271 en 274, lid 1 Sw.), zal de straf uit de bijzondere transportstrafwetten van 1960 en 1969 de zwaarste straf opleveren, gelet op hetzelfde maximum van de correctionele hoofdstraffen (gevangenisstraf van 6 maanden) en het hoger maximum van de bijkomende straf van de geldboete in de transportstrafwet (10.000 frank tegenover 200 frank). Indien de weerspannige persoon voorzien is van een wapen, zal de straf voor de gekwalificeerde weerspannigheid (gevangenisstraf tot twee jaar -artikel 271 Sw.) deze van de bijzondere strafwet van 1960 of 1969 opslorpen.

⁵³⁸. DE NAUW, A., O.C., 1987, nr. 211; GRONDEL, P., O.C., nr. 5166; HUTSEBAUT, F., I.C., nr. 8; MARCHAL, A. en JASPAR, J.P., O.C., 1976, II, nr. 1419; MERLE, R. en VITU, A., O.C., 1982, I, nr. 402.

⁵³⁹. DE NAUW, A., O.C., 1992, nr. 77; GRONDEL, P., O.C., nr. 5170; HUTSEBAUT, F., I.C., nr. 13 en 16; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., O.C., IV, p. 425. Geweld betekent "dadens van fysieke dwang gepleegd op personen", terwijl onder bedreiging wordt verstaan "alle middelen van morele dwang door het verwekken van vrees voor een dreigend kwaad" (artikel 483 Sw.).

⁵⁴⁰. DE NAUW, A., O.C., 1987, nr. 213; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., Traite pratique de droit criminel, I, 291. Zojuist hebben we wel opgemerkt dat een puur passief verzet geen weerspannigheid kan opleveren.

⁵⁴¹. Luik, 12 januari 1950, Pas., 1950, II, 66; Brussel, 6 juni 1973, Pas., 1974, II, 10. In de beide gevallen werd het voertuig -eigendom van de weerspannige- verbeurdverklaard, gezien dit had gediend om de weerspannigheid te plegen (artikel 42 Sw.).

toebrengen van slagen of verwondingen aan openbare gezagsdragers⁵⁴². De gedraging van het zich verzetten met bedreiging kan afhankelijk van de feitelijke omstandigheden eveneens beantwoorden aan andere gemeenrechtelijke incriminaties als smaad door bedreigingen (artikel 275 e.v. Sw.) en/of het misdrijf van bedreiging door gebaren (artikel 327 e.v. Sw.)⁵⁴³. Indien de weerspannige voorzien is van wapens, levert dit feit een verzwarende omstandigheid op (artikel 271 Sw.). De term "wapen" moet in deze kontekst geïnterpreteerd worden in de zin van artikel 135 Sw.⁵⁴⁴. Zo zal bijvoorbeeld een hamer of een sleutel uit het gereedschapsmateriaal van de vrachtwagen te beschouwen zijn als een wapen. Uit de tekst van artikel 135 Sw. volgt dat het niet vereist is dat de weerspannige ook effectief van dit wapen heeft gebruik gemaakt⁵⁴⁵.

(b) De aanval moet gericht zijn tegen de *personen die limitatief zijn opgesomd in artikel 269 Sw.* Voor onze werkhypothese is voornamelijk de laatste categorie in de opsomming van belang, zijnde de officieren en agenten van de administratieve of gerechtelijke politie. Deze zeer ruim geformuleerde categorie omvat alle personen die behoren tot zulke politiedienst, ongeacht hun hiërarchische rang en zonder onderscheid naar hun algemene of bijzondere politionele bevoegdheid⁵⁴⁶. Hieronder vallen aldus niet enkel de leden van de rijkswacht en de gemeentepolitie als klassieke politiediensten, doch tevens personen aan wie door een bijzondere wetgeving de bevoegdheid werd verleend welbepaalde misdrijven op te sporen en vast te stellen of om de hoedanigheid van officier van administratieve of gerechtelijke politie te

⁵⁴². Strafbbaar gesteld in de artikelen 278-281 Sw.; DE NAUW, A., O.C., 1987, nr. 213; HUTSEBAUT, F., l.c., nr. 13; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., O.C., I, 291.

⁵⁴³. DE NAUW, A., O.C., 1992, nr. 77; FRANSEN, H., "Weerspannigheid", in Postal-memorialis, Lexicon Strafrecht, Strafvordering en Bijzondere Wetten, W 50/3-50/4; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., O.C., I, 292.

⁵⁴⁴. DE NAUW, A., O.C., 1987, nr. 220 en 1992, nr. 82; FRANSEN, H., l.c., W 50/8; HUTSEBAUT, F., l.c., nr. 47; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., O.C., IV, 440; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., O.C., I, 294-295. Artikel 135 Sw. definieert wapens als: "alle toestellen, werktuigen, gereedschappen of andere snijdende, stekende of kneuzende voorwerpen die men heeft ter hand genomen om te doden, te wonden of te slaan, zelfs indien men geen gebruik ervan gemaakt heeft".

⁵⁴⁵. DE NAUW, A., O.C., 1987, nr. 220; FRANSEN, H., l.c., W 50/8; HUTSEBAUT, F., l.c., nr. 48; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., O.C., IV, 440.

⁵⁴⁶. GRONDEL, P. O.C., nr. 5178; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., O.C., IV, 429.

bekleden⁵⁴⁷. In de kontekst van de controle op het wegtransport van goederen denken we op de eerste plaats aan de met een mandaat van gerechtelijke politie belaste ambtenaren van het Bestuur van het Vervoer van het ministerie van verkeerswezen, die in verschillende transportstrafwetten de bevoegdheid verkrijgen om de transportmisdrijven vast te stellen en proces-verbaal op te stellen⁵⁴⁸.

(c) Het verzet of de aanval dient vervolgens gericht te zijn tegen deze personen wanneer zij *handelen ter uitvoering van de bevoegdheden die hen in de transportstrafwetten werden verleend*.

(d) De weerspannige moet tot slot *opzettelijk* gehandeld hebben. Artikel 269 Sw. vereist geen bijzonder opzet; een algemeen opzet in de zin van het zich wetens en willens verzetten met geweld of bedreiging tegen een beschermd persoon terwijl deze één van de in de wettekst opgesomde functies uitoefent, is voldoende ter realisatie van het vereiste schuldelement⁵⁴⁹. Dit constitutioneel schuldbestanddeel van het algemeen opzet (het kennis-component) veronderstelt evenwel dat de weerspannige de hoedanigheid kende van de persoon die hij heeft aangevallen of tegen wie hij zich verzet heeft; dit betekent niet dat de beschermde persoon een uniform of de kentekens van zijn betrekking dient te dragen⁵⁵⁰. Dat de weerspannige in zekere mate instictief heeft gereageerd impliceert nog niet dat hij zonder opzet heeft gehandeld of gedwongen werd door een macht die hij niet heeft kunnen weerstaan (artikel 71 Sw.)⁵⁵¹.

⁵⁴⁷. HUTSEBAUT, F., l.c., nr. 28; MARCHAL, A. en JASPAR, J.P., o.c., 1976, II, nr. 1436.

⁵⁴⁸. Zie bv. voor de inbreuken op de wetgeving inzake het *bezoldigd goederenvervoer*: artikel 11 van de Wet van 1 augustus 1960 en artikel 54 van het K.B. van 25 november 1992 ("bestuur bevoegd voor het vervoer van zaken over de weg") en op de wetgeving inzake *rij- en rusttijden* en de *tachograaf*: artikel 3 van de Wet van 18 februari 1969, artikel 4 van het K.B. van 13 mei 1987 en artikel 11 van het K.B. van 13 juli 1984.

⁵⁴⁹. GRONDEL, P., o.c., nr. 5192; HUTSEBAUT, F., l.c., nr. 39; NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., II, p. 198, nr. 18; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., o.c., IV, p. 436; R.P.D.B., Tw. "Rebellion", nr. 95.

⁵⁵⁰. DE NAUW, A., o.c., 1992, nr. 80; HUTSEBAUT, F., l.c., nr. 41; MERLE, R. en VITU, A., o.c., 1982, I, nr. 407; RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., o.c., IV, p. 436-437.

⁵⁵¹. Cass., 17 augustus 1978, Arr.Cass., 1978, 1290.

TITEL 2. DE TIJDELIJKE EN RUIMTELIJKE TOEPASSINGSSFEER VAN DE (TRANSPORT) STRAFWET

HOOFDSTUK 1. DE WERKING VAN DE (TRANSPORT)STRAFWET IN DE TIJD

Inleiding

Ook op het terrein van het nationaal en internationaal transport van goederen over de weg gaat het wetgevend werk op verschillende niveau's steeds voort; het geheel van rechtsregels aangaande dit wegtransport is dan ook op zeer regelmatige basis onderhevig aan diverse belangrijke en ook minder belangrijke **wijzigingen, aanvullingen en opheffingen** ("de transportstrafwet is bijna even beweeglijk als het vervoer zelf").

Zo worden de Belgische transportwetten en hun uitvoeringsreglementering in sterke mate rechtstreeks en onrechtstreeks inhoudelijk mede bepaald door de besluiten van de Europese Gemeenschap ter uitvoering van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, zoals voorzien in de voorschriften van het EEG-verdrag van 25 maart 1957⁵⁵², alsmede door de maatregelen vanwege de Benelux Economische Unie ter realisering van de in het Benelux-verdrag beoogde vrijheid van dienstverlening in het goederenvervoer⁵⁵³. De Belgische transportvoorschriften die de *toegang tot de markt* van het nationaal en internationaal professioneel goederenvervoer over de weg en *tot het beroep* van ondernemer van dergelijk vervoer reguleren, dienen dan ook herhaaldelijk aangepast te worden aan de wijzigende EG- en Benelux-maatregelen. Recent werd in dit kader bijvoorbeeld één van de basiswetten uit het transportstrafrecht -de Wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding- gewijzigd en voorzien van een volledig nieuwe uitvoeringsreglementering⁵⁵⁴; een wetgeving die we in dit hoofdstuk geregeld zul-

⁵⁵². Met name de artikelen 3 e) en 74 e.v. van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, ondertekend te Rome op 25 maart 1957 en goedgekeurd bij Wet van 2 december 1957 (B.S., 25 december 1957). Ook in het Europa zonder binnengrenzen na 1 januari 1993 heeft de Europese Gemeenschap nog veel legislatief werk voor de boeg om werkelijk een Europa van het vervoer zonder binnengrenzen tot stand te brengen (zie bv. recent X, "Europa van het vervoer: Onvoltooid werkstuk", Vbo Bulletin, 12/1992, 83).

⁵⁵³. Zie de artikelen 85-89 van het Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, ondertekend te 's-Gravenhage op 3 februari 1958 en goedgekeurd bij Wet van 20 juni 1960, B.S., 27 oktober 1960.

⁵⁵⁴. Wijziging door de Wet van 21 mei 1991 (B.S., 25 september 1992), met een nieuw algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding in het K.B. van 25 november 1992 (B.S., 1 december 1992), dat het vroegere en herhaaldelijk gewijzigde K.B. van 9 september 1967 (B.S., 13 oktober 1967) heeft opgeheven; beide wetteksten zijn in werking getreden op 1 december 1992 (zie artikel 8 van de Wet van

len hanteren ter exemplificatie van de regels inzake de werking van de (transport)strafwet in de tijd. Ook de reglementering van de *technische vereisten* waaraan de voertuigen moeten voldoen, wordt frequent gewijzigd in functie van een harmonisatie terzake op Europees niveau als aanloop tot een liberalisatie van de Europese vervoermarkt, alsmede met het oog op een verbetering van de verkeersveiligheid en de bescherming van het milieu⁵⁵⁵. Deze twee laatste objectieven liggen tevens aan de grondslag van een continue aanpassing en verbetering van de internationale A.D.R.-vervoerbepalingen die het wegtransport van gevaarlijke goederen normeren⁵⁵⁶.

21 mei 1991 en artikel 1 en 55 van het K.B. van 25 november 1992). De Memorie van Toelichting bij de Wet van 21 mei 1991 benadrukt herhaaldelijk dat de voorgestelde wetswijzigingen nodig zijn voor de uitvoering van maatregelen genomen op EG- en Benelux-vlak (*Gedr.St.*, Kamer, 1990-91, nr. 1430 /1, 3-4). Infra wordt bij de analyse van het materieel element van het transportmisdrijf meer uitvoerig ingegaan op deze belangrijke wetgeving inzake het professioneel of bezoldigd goederenvervoer over de weg.

⁵⁵⁵. Ter illustratie van de frequente aanpassing van de reglementering inzake de technische eisen ingevolge de Europese besluiten volstaat het reeds te verwijzen naar de overzichten van Wetgeving-Strafrecht-Wegverkeer in het Tijdschrift Rechtsdocumentatie Wetgeving (TRDw). Ook GULDENMUND somt in zijn Nederlands proefschrift over de strafrechtelijke handhaving van gemeenschapsrecht maar liefst 53 EEG-richtlijnen op met betrekking tot de typegoedkeuring van motorvoertuigen en de harmonisatie van technische eisen voor de periode 1970-1989 (zie GULDENMUND, R.M.A., Strafrechtelijke handhaving van gemeenschapsrecht. Een analytisch overzicht van de strafrechtelijke handhaving van het afgeleide gemeenschapsrecht in de Nederlandse rechtsorde, 1992, 205). Als recent voorbeeld kunnen we voor het wegvervoer van goederen de 2 EEG-richtlijnen van 10 februari 1992 citeren inzake de *snelheidsbegrenzer* en inzake de *massa's en afmetingen* (respectievelijk de EEG-Richtl. nr. 92/6 en de EEG-Richtl. nr. 92/7, *P.B.L.*, 1992, 57/27 en 57/29).

De omzetting van deze communautaire voorschriften in nationale regels resulteert in een wijziging van de strafrechtelijk gesanctioneerde technische reglementering uit het Belgisch transportrecht; zie bv. de wijziging van het basis-K.B. van 15 maart 1968 op het vlak van de afmetingen en massa's van de voertuigen -artikel 31 en 32bis- door het K.B. van 23 september 1991 (*B.S.*, 1 oktober 1991), in uitvoering van de vorige EEG-richtlijn terzake van 4 februari 1991, nr. 91/60 (*B.P.L.*, 1991, 37/37). Overeenkomstig de aanhef van het geciteerde K.B. van 23 september 1991 is dit K.B. reeds de *30ste wijziging* van het basis-K.B. van 15 maart 1968 inzake de technische reglementering, wat neerkomt op een gemiddelde van meer dan 1 wijziging per jaar!

⁵⁵⁶. Zo werd en wordt het A.D.R.-verdrag en voornamelijk de bijhorende bijlagen A en B inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg -ondertekend te Genève op 30 september 1957 en goedgekeurd bij Wet van 10 augustus 1960 (*B.S.*, 7 oktober 1960)- geregeld herzien door een groep van A.D.R.-experten, die jaarlijks vergaderen te Genève om bepaalde A.D.R.-voorschriften te wijzigen met het oog op de verhoging van de veiligheid van het transport (VANDENBERGEN, E., "Le transport des matières dangereuses", in Milieurecht - Recente ontwikkelingen, BOCKEN, H. (ed.), Deel I, 1988, (143), 148).

Aangezien de Belgische wetgever heeft geopteerd voor het strafrecht als sanctiemechanisme ter handhaving van de in deze studie besproken regionale, nationale, communautaire en internationale transportwetgeving, zal de veelvuldige aanpassing van deze wetgeving tevens een wijziging inhouden van de strafrechtelijke misdrijfbepalingen (nieuwe incriminaties of andere formulering van de bestaande incriminaties), die de Belgische strafrechter dient te hanteren bij de beoordeling van een concrete transportgedraging. Van zodra deze gewijzigde vervoervoorschriften in het strafrechtelijk kader moeten worden toegepast, zal de *tijdelijke toepassingsfeer* van deze aangepaste en "gepenaliseerde" vervoervoorschriften, alsmede van de desgevallend gewijzigde strafsanctienormen uit de transportwet, volledig beheerst worden door de bepalingen terzake uit het publiekrecht en het commune strafrecht. Deze bepalingen normeren enerzijds de *geldingsduur van de (transport)strafwet* en anderzijds het vraagstuk dat de doctrine voornamelijk betitelt als de *(straf)wetsconflicten in de tijd*. Het is dit laatstgenoemde vraagstuk dat we vanuit de invalshoek van het transportstrafrecht wensen te bespreken in huidig hoofdstuk, met aandacht ten eerste voor de algemene regeling terzake (afdeling 2) en vervolgens voor een voor de discipline van het transportstrafrecht zeer relevante uitzondering op een onderdeel van deze algemene regeling (afdeling 3). Centraal zal de vraag staan hoe de toepasselijkheid wordt geregeld van opeenvolgende (transport)strafwetten met een verschillende misdrijf- en/of strafsanctieinhoud ten aanzien van een feitelijke vervoergedraging die werd begaan vóór het nieuwe strafwetgevend ingrijpen; een legislatief ingrijpen dat de vorm kan aannemen van een wijziging, aanvulling of opheffing en vervanging van een strafbepaling die een bindende kracht had op het ogenblik dat de vervoergedraging werd verricht. Dergelijke nieuwe vervoer(straf)wetten zijn uiteraard probleemloos (althans vanuit het behandelde leerstuk) toepasselijk op de transportgedragingen verricht én door de strafrechter beoordeeld tijdens de geldingsduur van de nieuwe vervoerwet, zijnde de tijdsperiode vanaf het ogenblik van de inwerkingtreding tot het ogenblik van de opheffing of vernietiging van de wet⁵⁵⁷. De vraag naar de toepasselijkheid wordt evenwel gecompliceerder wanneer het feitelijk vervoer heeft plaatsgegrepen ten tijde van de oude vervoerwet, m.a.w. vóór de geldingsduur van de nieuwe transport(straf)wet, en enkel de rechterlijke beoordeling zich situeert tijdens de geldingsduur van de nieuwe wet.

⁵⁵⁷. DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., Handboek Belgisch Strafrecht, 1990, nr. 161 (definitie van de geldingsduur van een strafwet).

Afdeling 1. SCHEMATISCHE VOORSTELLING VAN DE GESELECTEERDE MATERIE

NON-RETROACTIVITEITSBEGINSEL

Artikel 2, lid 1 Sw.
Artikel 7.1 E.V.R.M.
Artikel 15.1 BUPO

Voorwerp: * (Strengere) WIJZIGING VAN DE (TRANSPORT)STRAFWET

----- → zowel de commune als de bijzondere strafwet

 → wijziging van de:

 - strafbedreiging

 - misdrijfsomschrijving (inclusief europese en internationale vervoerrechtsregels)

Toepasselijke
strafwet: * *Lex temporis delicti*

Uitzondering: * Strafprocesrechtelijke voorschriften

RETROACTIVITEITSBEGINSEL

Artikel 2, lid 2 Sw.
Artikel 15.1 BUPO

Voorwerp: * **MILDERE WIJZIGING VAN DE STRAFWET**

----- → zowel de commune als de bijzondere strafwet

 → wijziging van de:

 - strafbedreiging

 - misdrijfschrijving (inclusief europese en internationale vervoerrechtsregels)

Toepasselijke
strafwet: * *Nieuwe lex mitior*

Uitzondering: * Strafprocesrechtelijke voorschriften

----- * Wijziging uitvoeringsreglementen van een blanco-
(transport)strafwet

→ kritisch-negatieve beoordeling vanuit artikel 2
Sw. en artikel 15 BUPO

Afdeling 2. ALGEMENE REGELING

§ 1. DE RECHTSBRONNEN

Ingevolge de veelvuldige wijziging van de transportwetgeving -zoals geschetst in de inleiding bij dit hoofdstuk- is in het transportstrafrecht ongetwijfeld een reële voedingsbodem aanwezig is voor het ontstaan van zogenaamde conflicten van transportstrafwetten in de tijd. De algemene wettelijke regeling ter oplossing van dergelijke wetsconflicten in de tijd is in het Belgische Strafwetboek terug te vinden in artikel 2:

"Geen misdrijf kan worden gestraft met straffen die bij de wet niet waren gesteld voordat het misdrijf werd gepleegd. (lid 1)

"Indien de straf ten tijde van het vonnis bepaald verschilt van die welke ten tijde van het misdrijf was bepaald, wordt de minst zware straf toegepast. (lid 2)

Het vraagstuk van de werking van de strafwet in de tijd of van "het intertemporaal strafrecht" wordt alsoo gereguleerd door de twee in artikel 2 Sw. uitgedrukte fundamentele beginselen van (a) de **niet-retroactiviteit van de (strengere) strafwet** -artikel 2, lid 1- en (b) de **retroactiviteit van de mildere strafwet** -artikel 2, lid 2-⁵⁵⁸. Deze twee belangrijke strafrechtelijke regels zijn geen grondwettelijke voorschriften, doch worden behoudens artikel 2 Sw. mede voorgeschreven door het conventioneel internationaal strafrecht als het E.V.R.M. (artikel 7) en het I.V.B.P.R. of BUPO-pact (artikel 15)⁵⁵⁹. Ingevolge de voorrang van de rechtsnormen van dit internatio-

⁵⁵⁸. DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., O.C. nr. 170: TROUSSE, P.E., Les principes généraux du droit pénal positif belge, Les Nouvelles, Droit Pénal, I, 1, nr. 234. In dezelfde zin voor het Franse strafrecht in de recente doctrine: JEANDIDIER, W., Droit pénal général, 1991, 2ed., nr. 136; PRADEL, J., Droit pénal général, 1992, 8ed., nr. 183.

⁵⁵⁹. Artikel 7.1 van het E.V.R.M. (het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden van 4 november 1950 -Raad van Europa-, B.S., 19 augustus 1955) bevat het beginsel van de niet-retroactiviteit van de zwaardere strafwet, terwijl artikel 15.1 van het I.V.B.P.R. of BUPO-pact (het Internationaal Verdrag inzake Burgerrechten en Politieke Rechten van 19 december 1966 -Verenigde Naties-, B.S., 6 juli 1983) de beide fundamentele penale beginselen voorschrijft. Zowel artikel 7 E.V.R.M. als artikel 15 BUPO zijn rechtstreeks toepasselijk in de Belgische rechtsorde (VELU, J. en ERGEC, R., "Convention Européenne des droits de l'homme", R.P.D.B., Compl. VII, 1990, nr. 625 in fine). Evenzo in het Franse strafrecht (zie MERLE, R. en VITU, A., Traité de droit criminel, I, Droit pénal général, 1988, 6ed., 327).

naal strafrecht met directe werking of self-executing karakter op de rechtsnormen van intern (straf)recht, is ook de Belgische formele wetgever gebonden door deze beide fundamentele strafrechtelijke beginselen⁵⁶⁰. De eerste uitzondering die artikel 100 Sw. voorziet op de algemene regel van de toepasselijkheid van de algemene beginselen van het gemeenrechtelijk strafrecht (waaronder de beginselen van artikel 2 Sw.) op de misdrijven uit het bijzonder (transport)strafrecht -zijnde de uitzondering van de andersluidende bepalingen-, wordt op het vlak van de algemene beginselen die de werking van de strafwet in de tijd normeren alzo uitgeschakeld door de geciteerde internationale strafrechtsnormen. Een transportwet met strafnormen kan zodoende in zijn transitoire regeling primo niet bepalen dat de (strenge) strafrechtsnormen worden toegepast met terugwerkende kracht of m.a.w. op transportfeiten die gepleegd werden vóór de inwerkingtreding van de wet en secundo evenmin voorschrijven dat de nieuwe mildere strafrechtsnormen slechts kunnen gelden voor toekomstige transportfeiten; in voorkomend geval dient de strafrechter een dergelijke transitoire regeling buiten toepassing te laten.

Indien bijvoorbeeld een nieuwe transportstrafwet de voorziene strafsancties ter beteugeling van de transportmisdrijven inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf als controleapparaat verhoogt of verlaagt of indien de wetgever ter regulering van het wegvervoer van gevaarlijke goederen nieuwe -en strafrechtelijk gehandhaafde- administratieve en/of technische verplichtingen invoert of zulke bestaande verplichtingen versoepelt of gewoon zonder enige vervanging opheft, moet de werking in de tijd van deze nieuwe strafrechtelijke vervoervoorschriften derhalve steeds bekeken worden vanuit de artikelen 2 Sw., 100 Sw., 7 E.V.R.M. en 15 BUPO.

De beide fundamentele tijdsbeginselen uit deze rechtsbronnen toepassend, dient men dan ter beoordeling van de strafbaarheid van de transportgedraging zich te plaatsen op *het tijdstip waarop de gedraging werd gepleegd* en

⁵⁶⁰. DE NAUW, A., Syllabus Strafrecht, 1992, 43 en "De gelding in de tijd van de wet betreffende het verstrekken van sterke drank", R.W., 1986-87, 1086-1087, nrs. 2-3; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nrs. 111, 174 en 179; TULKENS, FR. en VAN DE KERCHOVE, M., Introduction au droit pénal, 1991, 141. Zie voor het principe-arrest inzake de primauteit van het internationaal verdragsrecht: Cass., 27 mei 1971, Arr.Cass., 1971, 959, Pas., 1971, I, 886, met concl. Proc.Gen. GANSHOF VAN DER MEERSCH (het zogenaamde smeerkaasarrest - betreft de primauteit van het EEG-verdrag op een nationale wet); een primauteit die eveneens geldt voor het uit het EEG-verdrag afgeleid communautair recht, alsmede het E.V.R.M. en andere internationale verdragen als het BUPO of I.V.B.P.R., waarop we infra nog terugkomen (raadpleeg algemeen: SCHERMERS, H.G. en VAN HOUTTE, H., Internationaal en Europees Recht. Compendium voor de rechtspraktijk, 1987, § 791, p. 301).

na te gaan of op dat tijdstip een *bindende strafbepaling* bestond; zo neen is de gedraging niet strafbaar, zo ja moet een penale beoordeling in principe geschieden vanuit deze op het ogenblik van de gedraging bestaande strafbepaling (vanuit dus de "*lex temporis delicti*"), tenzij inmiddels een mildere transportstrafwet in werking is getreden⁵⁶¹.

§ 2. HET BEGINSEL VAN DE NIET-RETROACTIVITEIT VAN DE (STRENGERE) TRANSPORT- STRAFWET

A. Omschrijving van het beginsel

Het *beginsel van de niet-retroactiviteit van de (strengere) strafwet* (artikel 2, lid 1 Sw., alsmede de artikelen 7.1 E.V.R.M. en 15.1 BUPO), dat voortvloeit uit het rechtsbeschermingsbeginsel dat aan de grondslag ligt van één van de meest essentiële regels van het strafrecht, te weten het constitutioneel *legaliteitsbeginsel*⁵⁶² -treffend uitgedrukt in het adagium "*nullum crimen, nulla poena sine lege*"-, is niettegenstaande de tekst van artikel 2, lid 1 Sw. niet enkel toepasselijk in geval van een wijziging van de *straf*⁵⁶³, doch eveneens wanneer de wetgever de *misdrijfomschrijving* wijzigt⁵⁶⁴. Dit fundamenteel beginsel zal zodoende gelden voor elke gemeenrech-

⁵⁶¹. DE NAUW, A., *o.c.*, 1992, 42; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *o.c.*, nr. 170.

⁵⁶². DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *o.c.*, nrs. 104 en 173. Dit legaliteitsbeginsel wordt geformuleerd in artikel 7 en 9 van de Belgische Grondwet, alsmede in artikel 7 van het E.V.R.M. en artikel 15 van het I.V.B.P.R. of BUPO.

⁵⁶³. Zie bv. Cass., 11 februari 1986, *Arr.Cass.*, 1985-86, 808, *R.W.*, 1986-87, 1083, met noot DE NAUW, A. en het bestreden arrest: Antwerpen, 20 december 1984, *F.J.F.*, 1985, 126, met noot (alcoholwetgeving - de nieuwe op het ogenblik van de uitspraak geldende strafwet bevat een zwaardere straf, zodat de strafmaat van de vroegere op het ogenblik van het misdrijf geldende strafwet toepasselijk blijft).

⁵⁶⁴. DE NAUW, A., *o.c.*, 1992, 42; DEPELCHIN, L., "Overwegingen bij artikel 2 van het Strafwetboek", *R.W.*, 1965-66, (65), 68; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *o.c.*, nr. 171; HAUS, J., *Principes généraux du droit pénal belge*, 1879, I, nrs. 180 en 182; HENNAU, C. en VERHAEGEN, J., *Droit pénal général*, 1991, 78; *R.P.D.B.*, Tw. "Infractions et répression en général", Compl. IV, nr. 58; RUBBRECHT, J., *Inleiding tot het Belgisch Strafrecht*, 1958, 46; TROUSSE, P.E., *o.c.*, I, 1, nr. 263; VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., *Belgisch Strafrecht*, 1976, I, nr. 359. Hetzelfde geldt voor de artikelen 7 E.V.R.M. en 15.1 BUPO, zoals volgt uit

telijke en bijzondere strafwet die een nieuwe strafsanctie of een nieuwe incriminatie creëert⁵⁶⁵ of die de inhoud van een bestaande strafrechtsnorm verzwakt door een verhoging van de strafmaat en/of uitbreiding van de bestanddelen van de misdrijfsomschrijving. Een dergelijke strafwet kan geen terugwerkende kracht hebben en slechts gelden voor (transport)feiten gepleegd ná de inwerkingtreding van deze wet. Bij een toepassing van een nieuwe strafwet met een gewijzigde misdrijfsomschrijving en een verlaagde strafmaat op feiten gepleegd onder gelding van de oude strafwet, dient de strafrechter dan ook vast te stellen dat het feit eveneens strafbaar was ten tijde dat het gepleegd werd⁵⁶⁶. Een niet-strafbaarheid van de ten laste gelegde (transport)gedraging volgens de bepalingen van de oude (transport)-wet zal immers betekenen dat de nieuwe (transport)wet een ruimere delictsomschrijving inhoudt en aldus t.a.v. deze concrete gedraging als strengere strafwet niet retroactief mag worden toegepast. Ook na de inwerkingtreding van zulke nieuwe (transport)wet kan m.a.w. de verrichte (transport)gedraging niet worden bestraft. De eerste vereiste voor een toepassing van een (transport)strafwet bij een conflict van strafwetten in de tijd is derhalve dat het concrete *(transport)feit strafbaar was op het ogenblik dat het gepleegd werd* en dit volgens de op dat ogenblik geldende strafwet⁵⁶⁷.

de inhoud van deze artikelen. In de voorbereidende werken van het BUPO werd zelfs uitdrukkelijk opgemerkt dat het retroactiviteitsverbod zowel slaat op de misdrijfsomschrijving als op de straf (zie BOSSUYT, M.J., Guide to the "Travaux Préparatoires" of the International Covenant on Civil and Political Rights, 1987, 323).

⁵⁶⁵. De nieuwe en strengere -strafrechtelijk gesanctioneerde- voorschriften die niet retroactief mogen worden toegepast, kunnen worden ingevoerd door een uitvoeringsreglementering (zie bv. Cass., 30 november 1970, Arr.Cass., 1971, 305, betreft de reglementering inzake de vleeskeuring en de vleeshandel). Raadpleeg op het vlak van artikel 2 Sw. en een nieuwe incriminatie tevens: TROUSSE, P.E., "Chronique trimestrielle de jurisprudence", R.D.P., 1962-63, 345-346.

⁵⁶⁶. Cass., 26 januari 1988, Arr.Cass., 1987-88, 654 (fiscaal strafrecht - zulke vaststelling vereist dat de bepaling van de oude wet die de bestanddelen van het misdrijf omschrijft, door de strafrechter wordt vermeld).

⁵⁶⁷. LENAERTS, Concl. voor Cass., 25 november 1975, R.W., 1975-76, (1437), 1438 (betreft de wijziging van de gemeenrechtelijke misdrijfsomschrijving inzake overspel; een misdrijf dat inmiddels werd gedepenaliseerd door de Wet van 20 mei 1987, B.S., 12 juni 1987, zie VANDEPLAS, A. en SPRIET, B., "Echtbreuk zonder overspel", R.W., 1987-88, 91-94). Raadpleeg in dezelfde zin voor een wijziging van het fiscaal strafrecht (verruiming van de strafbaarstelling) door de herstelwet van 10 februari 1981: VANDEPLAS, A., "Het transitair fiscaal strafrecht", in Strafrecht en Belastingrecht, Acta Falconis, DUPONT, L. en VANISTENDAEL, F. (ed.), 1983, (75), 78.

Zo werd bij wijze van voorbeeld de supra toegelichte gemeenrechtelijke strafbaarstelling van verkeersbelemmering (artikel 406 Sw.) door de Wet van 7 juni 1963⁵⁶⁸ uitgebreid tot de verkeersmodus van de weg; een verkeersbelemmering op de weg gepleegd door middel van een vrachtwagen vóór de inwerkingtreding van deze Wet van 1963 kon dan niet strafbaar worden gesteld krachtens de commune strafbepaling van artikel 406 Sw. De basiswet van 1 augustus 1960 inzake het professioneel goederenvervoer over de weg werd recent op het vlak van de vereiste vervoervergunningen gewijzigd door de Wet van 21 mei 1991⁵⁶⁹; indien deze wet -per hypothese- tevens de correctionele straffen van artikel 10 § 1 van de Wet van 1 augustus 1960 (de gevangenisstraf en/of de geldboete) zou verzwaard hebben (quod non), dan zouden de verhoogde strafsancties niet kunnen worden toegepast op de overtredingen van de basiswet van 1960 (bijvoorbeeld een vervoer zonder de verplichte nationale of internationale transportvergunning) die werden begaan voordat de wijzigingswet van 21 mei 1991 van kracht werd. Deze basistransportstrafwet van 1 augustus 1960 bevat een strengere correctionele strafmaat dan de voordien vigerende strafregeling van het K.B. nr. 248 van 5 maart 1936⁵⁷⁰; de misdrijven op het vlak van de verplichte transportvergunningen gepleegd onder vigeur van dit K.B. nr. 248, doch beoordeeld door de strafrechter na de inwerkingtreding van de Wet van 1 augustus 1960, moesten derhalve bestraft worden met de minder zware straffen bepaald in het K.B. van 5 maart 1936⁵⁷¹.

⁵⁶⁸. Wet van 7 juni 1963 tot wijziging van het Strafwetboek en van de Wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de Wet van 16 november 1919 betreffende de regeling van de luchtvaart, B.S., 15 juni 1963.

⁵⁶⁹. Wet van 21 mei 1991 tot wijziging van de Wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, B.S., 25 september 1992; inwerkingtreding op 1 december 1992 (zie artikel 8 van de Wet van 21 mei 1991 en artikel 1 van het uitvoeringsbesluit van 25 november 1992, B.S., 1 december 1992). De Wet van 1 augustus 1960 werd gepubliceerd in B.S., 12 augustus 1960.

⁵⁷⁰. Bij een vergelijking van correctionele gevangenisstraffen met een verschillend maximum is de straf met het hoogste maximum steeds de zwaarste straf en dit ongeacht het minimum (DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., O.C., nr. 188). De straf van artikel 10 van de Wet van 1 augustus 1960 met zijn maximale gevangenisstraf van 6 maanden is zodoende zwaarder dan het maximum van 3 maanden uit artikel 11 van het K.B. nr. 248 van 5 maart 1936 houdende regeling van het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen (B.S., 8 maart 1936), zoals gewijzigd door artikel 2 van de Besluitwet van 14 februari 1946 (B.S., 21 maart 1946; voordien bedroeg de maximale gevangenisstraf 8 dagen).

⁵⁷¹. Cass., 20 juni 1962, Pas., 1962, I, 1241 (in casu werd het transportmisdrijf -een bezoldigd vervoer van zaken met een motorvoertuig zonder

Het toepassingsgebied van de regel van de niet-retroactiviteit van de strafwet is evenwel beperkt tot de commune en bijzondere strafwetten die betrekking hebben op *strafsancties* en *misdrijfomschrijvingen*; wetten die andere materies normeren, kunnen met terugwerkende kracht worden toegepast. Zo zal de werking in de tijd van een strafwet die sancties of maatregelen die niet het juridisch-technisch karakter van een straf hebben, invoert of de modaliteiten van dergelijke reeds bestaande sancties of maatregelen verstrengt -we denken bijvoorbeeld aan strafvervangende of strafaanvullende *beveiligingsmaatregelen*-, niet worden geregeld door het beginsel van de niet-retroactiviteit⁵⁷². Een strafwet die bijvoorbeeld de bijzondere verbeurdverklaring van het gevaarlijk transportobject en/of het aangewende transportmiddel als beveiligingsmaatregel zou invoeren, mag onmiddellijk worden toegepast op transportgedragingen die voordien werden begaan; een dergelijke toepassing in de tijd zal niet in strijd zijn met artikel 2 Sw., noch met artikel 7 E.V.R.M. of artikel 15 BUPO.

B. Toepassing van het beginsel op het Europees en internationaal transportrecht

(I) In de sektor van het wegtransport van goederen vormt het Europees gemeenschapsrecht een belangrijke bron van regelgeving, zoals reeds aange-stipt in de inleiding bij huidig hoofdstuk; hierdoor worden de misdrijfomschrijvingen uit het Belgisch transportstrafrecht in zekere mate "geëuropeaaniseerd". Reeds in 1975 benadrukte eerste advocaat-generaal DUMON te-

vergunning- gepleegd in september 1958).

⁵⁷². CONSTANT, J., Traité élémentaire de Droit Pénal, 1965, nr. 61-1°; DE NAUW, A., O.C., 1992, 43; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., O.C., nr. 175-1°; HENNAU, C. en VERHAEGEN, J., O.C., 80; NYPELS, J. en SERVAIS, J., Le code pénal belge, 3ed., 1938, I, 48-49; RUBBRECHT, J. O.C., 51; RUBBRECHT, J. en DECLERCQ, R., "Het niet-terugwerken van strafwetten", Annalen der Rechtsgeleerdheid en Staatswetenschap, X, 1950, (125), 151-153; TROUSSE, P.E., O.C., I, 1, nr. 297; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., Traité pratique de droit criminel, I, 89; TULKENS, FR. en VAN DE KERCHOVE, M., O.C., 142; VAN DEN WYNGAERT, C., O.C., I, 85; VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., O.C., I, nr. 341.

Zie bv. voor de rechtspraak op het vlak van de beveiligingsmaatregelen: Cass., 26 februari 1934, Pas., 1934, I, 180; Cass., 21 juni 1965, Pas., 1965, I, 1149, R.D.P., 1965-66, 351, met noot TROUSSE, P.E. (beide arresten betreffen de internering); Corr. Gent, 5 december 1991, T.M.R., 1992, 100, met noot MORRENS, P. (betreft het exploitatieverbod als veiligheidsmaatregel bepaald in artikel 39 § 2 van het Vlaams milieuvergunningsdecreet van 28 juni 1985 - raadpleeg tevens punt 5 in de annotatie van MORRENS).

recht dat de fundamentele beginselen van artikel 2 Sw. mede gelden voor dit Europees recht⁵⁷³. De strafrechtelijke handhaving van deze Europese regelgeving verloopt immers nog steeds door middel van het nationaal strafrecht van de EG-lidstaten en dit bij ontstentenis tot op heden van enige strafrechtelijke incriminatiebevoegdheid in hoofde van de gemeenschapsinstellingen. De handhaving van de Europese vervoerregels door het hanteren van Belgische strafbepalingen dient aldus te gebeuren in overeenstemming met de penale regel van de niet-retroactiviteit van de (zwaardere) strafwet. Geïntegreerd in het nationaal strafrecht, zijn de communautaire verordeningregels onderworpen aan het klassiek strafrechtelijk beginsel van de niet-retroactiviteit van de strengere strafbepaling⁵⁷⁴. Bijkomend is het van belang op te merken dat luidens de jurisprudentie van het Europees Hof van Justitie ook in het kader van het Europees gemeenschapsrecht rekening dient te worden gehouden met de beginselen die aan het E.V.R.M. ten grondslag liggen⁵⁷⁵. De strafrechtelijke handhaving van het gemeenschapsrecht is dan mede onderworpen aan de in het E.V.R.M. neergelegde algemene rechtsbeginselen⁵⁷⁶. In deze lijn heeft het Europees Hof van Justitie beslist dat het verbod van terugwerkende kracht van strafbepalingen een *algemeen rechtsbeginsel* is dat deel uitmaakt van het *gemeenschapsrecht*⁵⁷⁷ en waarvan het Hof de eerbiedig-

⁵⁷³. Zie DUMON, F. (toen eerste Adv.gen.), Concl. voor Cass., 16 juni 1975, R.D.P., 1975-76, (67), 76.

⁵⁷⁴. MERLE, R. en VITU, A., Traité de droit criminel, I, Droit pénal général, 1988, 6ed., nr. 221 in fine.

⁵⁷⁵. H.v.J., 15 mei 1986, zaak 222/84, Jur., 1986, p. 1651, r.o. 18, met concl. Adv.Gen. M. DARMON; raadpleeg tevens H.v.J., 14 mei 1974, zaak 4/73, Jur., 1974, p. 491, r.o. 13, met concl. Adv.Gen. A. TRABUCCHI. Deze jurisprudentie van het Hof werd nadien officieel bevestigd in artikel F.2 van het Verdrag van Maastricht dd. 7 februari 1992 betreffende de Europese Unie (zie ook BURKENS, M.C., "Gemeenschapsrecht en het EVRM", in EG en grondrechten. Gevolgen van de Europese integratie voor de nationale grondrechtenbescherming, BURKENS, M.C. en KUMMELING, H.R.B.M. (red.), 1993, 76).

⁵⁷⁶. GULDENMUND, R.M.A., Strafrechtelijke handhaving van gemeenschapsrecht, 1992, 21. Alle EG-lidstaten zijn namelijk partij bij het E.V.R.M. en gezien de EG-rechtsorde in belangrijke mate steunt op de werkzaamheid van de nationale rechtsordes, is ook deze EG-rechtsorde gebonden aan de rechtsbeginselen neergelegd in het E.V.R.M. (*ibid.*).

⁵⁷⁷. H.v.J., 8 oktober 1987, zaak 80/86, Jur., 1987, p. 3969, r.o. 13, met concl. Adv.Gen. J. MISCHO; R.W., 1987-88, 741; European Law Review, 1988, 42, met noot ARNULL, A.; A.A., 1988, 329, met noot TIMMERMANS, C.W.A.; betreft een prejudiciële vraag in een Nederlandse strafzaak inzake het in de handel brengen van onregelmatig samengesteld mineraalwater. Het Hof hanteert in casu dit beginsel ter begrenzing van de verplichting tot gemeenschapsrechtsconforme interpretatie in hoofde van de nationale

ging verzekert, met als fundering een uitdrukkelijke verwijzing naar het gemeenschappelijk karakter van het beginsel in de rechtsstelsels van alle lidstaten én naar artikel 7 van het E.V.R.M., waarin het beginsel als grondrecht is erkend⁵⁷⁸; een rechtsbeginsel dat ten aanzien van strafbepalingen geen uitzondering toelaat, zodat het verbod van retroactieve werking op het strafrechtelijk domein een *absoluut karakter* verkrijgt⁵⁷⁹. De terug-

strafrechter.

Zulk algemeen rechtsbeginsel is een ongeschreven norm met constitutioneel gezag, wat inhoudt dat alle wetgevende of uitvoerende handelingen van de gemeenschap en alle handelingen gesteld door de lidstaten ter uitvoering van het gemeenschapsrecht eraan moeten voldoen (LENAERTS, K., Leidraad bij het college Europees gemeenschapsrecht, 1992, 198-199).

⁵⁷⁸. H.v.J., 10 juli 1984, zaak 63/83 (KIRK), Jur., 1984, p. 2689, r.o. 22, met concl. Adv.Gen. M. DARMON; European Law Review, 1985, 276, met noot FOSTER, N.; S.E.W., 1985, 388, met noot TIMMERMANS, C.W.A. (betreft de retroactieve werking van een EEG-verordening). In dit arrest KIRK van 10 juli 1984 heeft het Europees Hof voor de eerste maal uitdrukkelijk het verbod van retroactieve werking van strafbepalingen erkend als een autonoom EG-rechtsbeginsel, bindend voor de Europese normstellingsactiviteit (HEUKELS, T., Intertemporales Gemeinschaftsrecht, 1990, 235); raadpleeg aangaande dit arrest KIRK tevens: BIANCARELLI, J., "Les principes généraux du droit communautaire applicables en matière pénale", Rev.Sc.Crim., 1987, (131), 146-148.

Het standpunt van het arrest KIRK werd nadien bevestigd in H.v.J., 13 november 1990, zaak C-331/88 (FEDESA), Jur., 1990, I, p. 4023, r.o. 42, met concl. Adv.Gen. J. MISCHO (betreft de retroactieve werking van een EEG-richtlijn).

Hierbij is het interessant op te merken dat ook naar de opvatting van het Europese Parlement de niet-retroactiviteit een grondrecht uitmaakt (zie artikel 21 van de door het Europese Parlement aangenomen verklaring van de grondrechten en fundamentele vrijheden dd. 12 april 1989, P.B.C., 1989, nr. 120/51).

⁵⁷⁹. Raadpleeg H.v.J., 13 november 1990, zaak C-331/88 (FEDESA), geciteerd in vorige noot. In dit arrest FEDESA maakt namelijk het Europees Hof op het vlak van het verbod van terugwerkende kracht uitdrukkelijk een onderscheid tussen enerzijds de terugwerkende kracht van strafbepalingen en anderzijds de terugwerkende kracht buiten strafrechtelijk gebied (r.o. 41). Het Hof oordeelt dat enkel buiten strafrechtelijk gebied bij wijze van gemotiveerde uitzondering een communautair besluit terugwerkende kracht kan verkrijgen (r.o. 45).

A contrario kan er aldus geen uitzondering worden gemaakt op het verbod van de retroactieve werking van strafbepalingen. Op het strafrechtelijk domein geldt het verbod van terugwerkende kracht m.a.w. onverkort, wat een erkenning inhoudt van de bijzondere positie van het strafrecht (SEVENSTER, H.G., "Milieustrafrecht in EEG-verband. Het Europa van de milieucrimineel", in Zorgen van heden. Opstellen over het milieustrafrecht in theorie en praktijk, FAURE, M.G., OUDIJK, J.C. en SCHAFFMEISTER, D. (red.), 1991, (409), 424). Ook vóór dit arrest van 13 november 1990 sprak HEUKELS terzake reeds van een "*ausnahmslosen Rückwirkungsverbot im Strafrechtsbereich*" (HEUKELS, T., Intertemporales Gemeinschaftsrecht, 1990, 235).

Het beginsel van de niet-retroactiviteit van communautaire regelgeving heeft enkel op het strafrechtelijk domein een grondrechtskarakter (zie

werkende kracht van een communautaire bepaling kan dan ook -aldus het Europees Hof- in geen geval leiden tot een rechtvaardiging a posteriori van nationale strafmaatregelen die sancties opleggen voor een handeling die niet strafbaar was op het ogenblik dat ze verricht werd⁵⁸⁰.

Wanneer dan het afgeleid Europees gemeenschapsrecht rechtstreeks (zonder omzetting in Belgisch recht) strengere voorschriften in het reeds bestaande transportstrafrecht invoert -bijvoorbeeld een wijzigende EEG-verordening van 1990 die strengere communautaire voorschriften zou bepalen inzake de verplichte rij- en rusttijden en de tachograaf als controleapparaat⁵⁸¹-, kunnen de nieuwe communautaire vervoervoorschriften enkel toegepast worden als grondslag voor de strafbaarstelling van de wegtransporten die verricht werden nadat deze vervoervoorschriften overeenkomstig de Europeesrechtelijke regels van kracht zijn geworden⁵⁸². De rechtstreeks toepas-

HEUKELS, T., Commentaar bij H.v.J., 11 juli 1991, zaak C-368/89, S.E.W., 1993, 172), waardoor het Hof buiten dit domein terzake een meer flexibele houding aanneemt (raadpleeg hieromtrent behoudens HEUKELS tevens o.m.: CEREXHE, E., Le droit Européen. Les objectifs et les Institutions, 1989, 311; SCHERMERS, H.G. en WAELEBROECK, D., Judicial protection in the European Communities, 5ed., 1992, p. 58-63, § 101-107).

⁵⁸⁰. H.v.J., 10 juli 1984, zaak 63/83, Jur., 1984, p. 2689, r.o. 21, met concl. Adv.Gen. M. DARMON; European Law Review, 1985, 276, met noot FOSTER, N.; S.E.W., 1985, 388, met noot TIMMERMANS, C.W.A. Dit reeds supra geciteerde principe-arrest KIRK betreft de toepassing in een Britse strafzaak van een nationale en strafrechtelijk gesanctioneerde visserijmaatregel, waarvan de rechtsgeldigheid afhankelijk was van de retroactieve werking van een EEG-verordening; op het ogenblik van de feitelijke visserij-overtreding was de nationale maatregel in strijd met het gemeenschapsrecht en aldus ongeldig, met op dat ogenblik een niet-strafbaarheid van de handeling tot gevolg.

⁵⁸¹. Zulke wijziging zou dan slaan op de voorschriften van de thans vigerende verordeningen, zijnde respectievelijk de EEG-verordening nr. 3820/85 van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (P.B.L., 1985, 370/1) en de EEG-verordening nr. 3821/85 van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (B.P.L., 1985, 370/8); het reeds geldend strafrechtelijk kader in het Belgisch transportstrafrecht wordt in dit fictief voorbeeld gevormd door het K.B. van 13 mei 1987 (B.S., 4 juni 1987), het K.B. van 13 juli 1984 (B.S., 4 oktober 1984) en de Wet van 18 februari 1969 (B.S., 4 april 1969). De materiële transportbepalingen van de nieuwe verordening zijn in beginsel rechtstreeks toepasselijk zonder tussenkomst van de nationale overheid (zie algemeen artikel 189 van het EEG-verdrag) en kunnen dan onmiddellijk geïncorporeerd worden in het bestaand Belgisch penaal kader.

⁵⁸². Artikel 191 van het EEG-verdrag bepaalt de inwerkingtreding van dit afgeleid of secundair gemeenschapsrecht. Zo treedt een EEG-verordening in werking op de in de verordening bepaalde datum of, bij gebreke daarvan, op de 20ste dag volgende op die van de bekendmaking.

selijke communautaire transportnormen die evenwel niet in een reeds in België vigerend strafrechtelijk kader kunnen worden geïntegreerd, maar vanwege de Belgische overheid in functie van de voorgeschreven sanctioneringsinterventie van de EG-lidstaat nog een strafrechtelijke uitvoeringsmaatregel vereisen in de zin van het bepalen van de toepasselijke straffen (hierdoor zal een nieuwe strafbaarstelling ontstaan en m.a.w. een strengere strafwet), kunnen slechts gelden voor de transporten verricht ná de inwerkingtreding van de nationale uitvoeringsmaatregel, wat niet altijd simultaan verloopt met het van kracht worden van het Europees besluit; in geval de inwerkingtreding van de Europese voorschriften deze van de nationale maatregel antecedeert, kan de *bindende strafbepaling* slechts ontstaan op het tijdsmoment dat de nationale strafrechtsmaatregel van kracht wordt⁵⁸³.

Quid indien een nieuw en rechtstreeks bindend Europees besluit de vorige communautaire regeling opheft en de bevoegde Belgische overheid nog geen nieuwe en vereiste (strafrechtelijke) sanctioneringsmaatregel heeft getroffen ter uitvoering van het nieuwe EEG-besluit op het moment van diens inwerkingtreding conform de Europese regels? Behoudt alsdan de nationale penale uitvoeringsmaatregel van het vorige EEG-besluit (tijdelijk) zijn gelding en kan hij aldus (tijdelijk) zijn "penaliseringsfunctie" blijven waarnemen? Een dergelijke interessante en zeer belangrijke vraag kwam in het Belgisch transportstrafrecht aan de orde op het vlak van de bestraffing van inbreuken op de Europeesrechtelijke regeling van de rij- en rusttijden. Het Hof van Cassatie heeft deze vraag in de materie van de rij- en rusttij-

⁵⁸³. Daar de nationale uitvoeringsmaatregel logischerwijze niet voorafgaat aan de op het punt van de sanctie uit te voeren communautaire norm, is in een dergelijke hypothese derhalve steeds decisief de datum van de inwerkingtreding van de nationale maatregel en heeft de Europeesrechtelijke datum van inwerkingtreding geen rechtstreeks effect op het strafrechtelijk domein.

Zo trad bv. de thans vigerende EEG-verordening nr. 3820/85 van 20 december 1985 inzake de rij- en rusttijden voor het wegvervoer in werking op 29 september 1986 (artikel 19 van de verordening). Luidens artikel 17, 1° van deze verordening moeten de lidstaten tijdig de nodige uitvoeringsmaatregelen vaststellen die o.m. betrekking hebben op de bij overtreding toepasselijke sancties. Dit is een uitwerking van de algemene handhavingsplicht uit artikel 5 EEG-verdrag. In België geschiedde deze uitvoering pas bij K.B. van 13 mei 1987 (B.S., 4 juni 1987, in werking op de dag van publicatie), dat in zijn artikel 3 de transportstrafwet van 18 februari 1969 toepasselijk verklaart. Dit K.B. van 13 mei 1987 vindt dan ook geen toepassing op overtredingen van de bepalingen van de EEG-verordening nr. 3820/85 die gepleegd werden vóór 4 juni 1987 (Cass., 9 januari 1990, Arr.Cass., 1989-90, 611; Cass., 27 oktober 1992, nr. 3177, R.Cass., p. 493, nr. 927). De bindende strafrechtsnorm ontstaat zodoende in casu niet op 29 september 1986, maar wel op 4 juni 1987.

den -na een prejudiciële vraag aan het EG-Hof van Justitie- negatief beantwoord. De vroegere strafrechtelijke uitvoeringsmaatregel blijft beperkt tot de specifiek aangeduide vorige EEG-verordening, zodat de overtredingen van de nieuwe en reeds van kracht zijnde EEG-verordening -gepleegd vóór de inwerkingtreding van het nieuw nationaal strafrechtelijk incorporatiebesluit- niet strafbaar zijn⁵⁸⁴. Aangezien de Belgische overheid niet-tijdig had vol-

⁵⁸⁴. In materie van de rij- en rusttijden heeft de huidige EEG-verordening nr. 3820/85 van 20 december 1985 de vorige verordening terzake (nr. 543/69 van 25 maart 1969) ingetrokken en is in werking getreden op 29 september 1986. Conform artikel 17, 1° van de verordening bepalen de lidstaten als uitvoeringsmaatregel de sancties die toepasselijk zijn bij overtreding van de verordening. In België gebeurde dit bij K.B. van 13 mei 1987 (B.S., 4 juni 1987, in werking op de dag van publicatie), dat in artikel 3 de transportstrafwet van 18 februari 1969 toepasselijk verklaart; het door de Wet van 1969 gecreëerde strafrechtelijk handhavingssysteem vereist het uitvoerdigen van een Koninklijk besluit. Dit K.B. van 13 mei 1987 heft in artikel 6 het strafrechtelijk uitvoeringsbesluit van de vorige EEG-verordening van 25 maart 1969 op, zijnde het K.B. van 23 maart 1970 (B.S., 1 april 1970). Deze vorige strafrechtelijke uitvoeringsmaatregel van 1970 zou aldus een periode van ongeveer 8 maanden dienen te overbruggen.

In een strafcasus werd nu een bestuurder van een vrachtwagen voor de Belgische strafrechter vervolgd wegens (niet-betwiste) inbreuken op de communautaire dagelijkse rij- en rusttijden die werden gepleegd op 3 en 4 november 1986, m.a.w. ná de inwerkingtreding van de nieuwe verordening nr. 3820/85 en de intrekking van de vorige verordening nr. 543/69 maar vóór de vaststelling van de nationale (penale) uitvoeringsmaatregel van de verordening nr. 3820/85.

In eerste aanleg veroordeelde de politierechtbank de bestuurder, steunende op het nieuwe uitvoeringsbesluit van 13 mei 1987 (Pol. Turnhout, 17 maart 1988, nr. 795/918-919, onuitg.). In latere vonnissen over gelijkaardige zaken heeft de Turnhoutse politierechter de strafrechtelijke veroordeling evenwel gegrond op het vorige uitvoeringsbesluit van 23 maart 1970 (bv. de onuitgegeven vonnissen van 17 maart 1988 en 2 juni 1988), met als motivering een verwijzing naar de rechtspraak van het Hof van Cassatie die stelt dat een uitvoeringsbesluit van een opgeheven wet blijft gelden wanneer de nieuwe wet niet afziet van het door de vroegere opgeheven wet beoogde doel (Cass., 24 januari 1966, Pas., 1966, I, 664) en naar het gelijkkluidend standpunt verdedigd door VAN GOETHEM (in "Nieuwe sociale E.E.G.-verordeningen inzake wegvervoer", Oriëntatie, dec. 1986, 243).

In hoger beroep werd het eerst vermelde vonnis dd. 17 maart 1988 echter hervormd en besliste de correctionele rechtbank te Turnhout met toepassing van het beginsel van de niet-retroactiviteit van de strafwet dat op de datum van vaststelling van de weerhouden feiten -november 1986- geen wettelijke basis bestond voor bestraffing. De rechter in beroep aanvaardde niet dat het K.B. van 23 maart 1970 in het kader van de continuïteit van een goede rechtsbedeling onverminderd van toepassing zou gebleven zijn op de nieuwe verordening en hierin een nieuwe wettelijke grondslag zou gevonden hebben; een dergelijke interpretatie zou ingaan tegen zowel de letter als de geest van de EEG-verordening nr. 3820/85, alsook tegen de beperkte draagwijdte van het K.B. dd. 23 maart 1970 (Corr. Turnhout, 21 december 1988, Turnh.Rechtsl., 1992, 177).

Na cassatieberoep vanwege de arbeidsauditeur oordeelde het Hof van Cassatie dat ten eerste het nieuwe K.B. van 13 mei 1987 geen toepassing vindt op overtredingen van de EEG-verordening nr. 3820/85, gepleegd vóór 4 juni 1987

daan aan zijn communautaire verplichting tot invoering van een nationaal sanctiesysteem bij inbreuken op de nieuwe EEG-transportwetgeving inzake rij- en rusttijden -naar het toepasselijk Belgisch strafrechtelijk handhavingssysteem was in deze materie het uitvaardigen van een nieuw K.B. vereist, wat uiteraard in casu een cruciaal legislatief gegeven is-, werden zodoende belangrijke EEG-vervoerrechtsregels gedurende een zekere tijdsperiode onttrokken aan het Belgisch transportstrafrecht⁵⁸⁵. Het achteraf

(cf. vorige noot) en stelde vervolgens een prejudiciële vraag aan het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschap over de juiste draagwijdte van artikel 18, 2 van de nieuwe verordening nr. 3820/85 dat bepaalt dat de verwijzingen naar de ingetrokken verordening nr. 543/69 gelden als verwijzingen naar de nieuwe verordening; het Hof wilde weten of een verwijzing naar de vroegere verordening nr. 543/69 in het nationale uitvoeringsbesluit van 23 maart 1970 ook geldt als een verwijzing in de zin van artikel 18, 2° van de nieuwe verordening (Cass., 9 januari 1990, Arr.Cass., 1989-90, 611). Bij arrest van 2 oktober 1991 beantwoordde het Europees Hof van Justitie deze vraag ontkennend; artikel 18, 2° van de verordening nr. 3820/85 heeft geen betrekking op verwijzingen naar de ingetrokken verordening nr. 543/69 die in de nationale uitvoeringsbepalingen van die verordening voorkomen (H.v.J., 2 oktober 1991, zaak 8/90, Jur., 1991, ..., met concl. Adv.Gen. C.O. LENZ, J.T.T., 1992, 123, met noot, Turnh.Rechtsl., 1992, 178).

Na dit antwoord op de prejudiciële vraag heeft het Hof van Cassatie beslist dat het vroegere K.B. van 23 maart 1970 evenmin toepasselijk is op de vóór 4 juni 1987 gepleegde overtredingen van de EEG-verordening nr. 3820/85, zodat op de kwetsieuze overtredingen geen straffen zijn gesteld (Cass., 27 oktober 1992, nr. 3177, R.Cass., 1992, p. 243, nr. 927, Turnh.Rechtsl., 1992, 179).

⁵⁸⁵. Voor de materie van de sociale voorschriften (rij- en rusttijden) was deze tijdelijke (en vermoedelijk ongewilde) depenaliseringsperiode gelegen tussen 29 september 1986 en 4 juni 1987.

Deze specifieke situatie van strafrechtshandhaving en van intertemporaal strafrecht bij de sociale EEG-verordening doet zich op dezelfde wijze voor bij de EEG-vervoervoorschriften inzake het controleapparaat voor het wegvervoer.

De huidige EEG-tachograafverordening nr. 3821/85 van 20 december 1985 bevat in artikel 20 de intrekking van de vorige verordening nr. 1463/70 dd. 20 juli 1970 en treedt conform artikel 21 in werking op 29 september 1986. De communautaire uitvoeringsverplichting op het vlak van de sanctionering werd door België pas nagekomen bij K.B. van 10 november 1987 (B.S., 19 december 1987, in werking op de dag van publicatie), waarbij de verwijzingen in het strafrechtelijk uitvoeringsbesluit van 13 juli 1984 naar de vorige tachograafverordening werden aangepast aan de nieuwe verordening.

Vanaf 29 september 1986 was m.a.w. de vorige tachograafverordening ingetrokken en de nieuwe toepasselijk. Het Belgisch strafrechtelijk uitvoeringsbesluit heeft evenwel tot bij de aanpassing door het K.B. van 10 november 1987 naar de transportstrafwet van 18 februari 1969 verwezen voor de overtredingen van de vorige verordening. Het cassatiearrest van 27 oktober 1992 inzake de sociale verordening toepassend, kon het alzo opgestelde uitvoeringsbesluit en het bijhorend strafrechtelijk handhavingssysteem niet gelden voor de inbreuken op de nieuwe verordening. De aanpassing met de referentie aan de nieuwe verordening trad slechts in werking op 19 december 1987 en deze nieuwe strafbaarstelling kan geen terugwerkende kracht hebben-

uitgevaardigd en nieuw penaal uitvoeringsbesluit kon niet met terugwerkende kracht worden toegepast (non-retroactiviteitsbeginsel), terwijl de penaliseringfunctie van de vorige uitvoeringsmaatregel bij gebreke aan Belgische of Europese rechtsgrond niet -tijdelijk- kon worden voortgezet⁵⁸⁶.

Indien de strafrechtelijk te handhaven Europese vervoerregeling evenwel zou bestaan uit een Europees besluit waarvan de gedragsvoorschriften eerst dienen te worden omgezet in vervoerregels van het interne Belgische recht (bijvoorbeeld een EEG-richtlijn inzake de technische eisen voor de vrachtwagen of inzake de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen), dient men zich voor een toepassing van het beginsel van de niet-retroactiviteit van de (transport)strafwet uitsluitend te richten naar deze nationale omzettings- of uitvoeringsmaatregel, gezien alleen deze laatste de inhoud van een nationale strafbepaling rechtstreeks kan invullen en de nationale strafsanctieregeling aldus enkel toepasselijk

geldt m.a.w. slechts voor inbreuken op de EEG-verordening nr. 3821/85 vanaf 19 december 1987-, zodat op het vlak van de tachograaf de tijdelijke depenaliseringsperiode zelfs bijna 15 maanden heeft geduurd, met name van 29 september 1986 tot 19 december 1987.

⁵⁸⁶. Zoals reeds supra in voetnoot 584 vermeld, wordt in de schaarse literatuur aangaande de sociale en tachograafverordening de jurisprudentiële regel dat de uitvoeringsbesluiten van een vorige wet onder bepaalde voorwaarden hun gelding kunnen behouden onder een nieuwe wet (zie bv. Cass., 24 januari 1966, Pas., 1966, I, 664; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nr. 167), ingeroepen om de vorige strafrechtelijke uitvoeringsbesluiten in een eerste stadium aan te wenden voor een beteugeling van inbreuken op de nieuwe EEG-verordeningen (zie VAN GOETHEM, W., l.c., 243).

Naar onze mening kan evenwel in deze bijzondere situatie van strafrechtelijke handhaving van EEG-vervoerregelgeving, niet zomaar een toepassing worden gemaakt van de voormelde jurisprudentiële regel.

Het probleem is niet zozeer gelegen in het al dan niet verdwijnen van een wettelijke grondslag voor een uitvoeringsreglementering. De rechtsgrond van de twee strafrechtelijke incorporatiebesluiten aangaande de communautaire transportnormen wordt in casu namelijk gevormd door de Wet van 18 februari 1969, die volledig onaangetast blijft. Bijkomend zij het opgemerkt dat het eventueel voortbestaan van de uitvoeringsbesluiten betrekking heeft op de materiële bepalingen van deze besluiten en niet op de strafrechtelijke verwijzingsvoorschriften die door de opheffing van de vorige (straf)rechtsgrond zonder voorwerp worden (dit blijkt bijvoorbeeld duidelijk het geciteerde cassatiearrest van 24 januari 1966).

In casu is de moeilijkheid gesitueerd bij de al dan niet toepassing van een strafrechtelijk verwijzingsvoorschrift, waarvan niet de strafrechtsgrond maar wel het materieel voorwerp verdwijnt. Het corpus -de specifiek aangeduide strafrechtelijk te handhaven voorschriften, ten deze uitgevaardigd door een andere wetgever- wordt namelijk ingetrokken. Het doortrekken van de strafbaarstelling naar een ander en gelijkaardig corpus -zonder wettelijke grondslag in het Belgisch of EEG-recht- lijkt ons dan gelijk te staan met een in het strafrecht fundamenteel verboden incrimatieverruiming door analogie.

kan zijn in geval van inbreuk op deze uitvoerings(vervoer)wetgeving. Ook het Europees Hof van Justitie oordeelde dat een EEG-richtlijn niet uit zichzelf en onafhankelijk van de nationale uitvoeringswet bepalend kan zijn voor de strafrechtelijke aansprakelijkheid van degenen die handelen in strijd met de richtlijnbepalingen⁵⁸⁷.

(II) Uiteraard zal bij de strafrechtelijke handhaving van transportregels voorgeschreven in een internationaal verdrag door middel van bestaande nationale strafbepalingen, de toepassing in de tijd van deze internationale vervoerregels eveneens -zoals supra bij de EG-voorschriften- beheerst worden door het fundamenteel principe van de niet-retroactiviteit van de (zwaardere) transportstrafwet. Evenmin kan derhalve in het Belgisch transportstrafrecht enige retroactieve werking worden toegekend aan strengere misdrijfbepalingen waarvan de delictsinhoud rechtstreeks (zonder omzetting in de nationale vervoerwetgeving) wordt bepaald door dergelijke vervoerregels van internationaalrechtelijke oorsprong. Hierbij denken we op de eerste plaats aan de talrijke administratieve en technische bepalingen uit de gedetailleerde bijlagen A en B van het A.D.R.-verdrag van 30 september 1957 ter normering van het wegvervoer van gevaarlijke goederen; bijlagen die luidens het verdragsartikel 3 een wezenlijk onderdeel van dit A.D.R.-verdrag vormen en die -zoals gesignaleerd in de inleiding- regelmatig worden aangepast⁵⁸⁸. Als dan een wijziging van de A.D.R.-vervoerregels uit deze bijlagen in het Belgische strafrechtelijk kader⁵⁸⁹ zal resulteren in een

⁵⁸⁷. H.v.J., 11 juni 1987, zaak 14/86, Jur., 1987, p. 2545, r.o. 20, met concl. Adv.Gen. G.F. MANCINI; H.v.J., 8 oktober 1987, zaak 80/86, Jur., 1987, p. 3969, r.o. 13, met concl. Adv.Gen. J. MISCHO; R.W., 1987-88, 741; J.T.T., 1988, 43; European Law Review, 1988, 42, met noot ARNULL, A.; H.v.J., 13 november 1990, zaak C-331/88, Jur., 1990, I, p. 4023, r.o. 43, met concl. Adv.Gen. J. MISCHO; zie eveneens SEVENSTER, H.G., l.c., 422 en 432.

⁵⁸⁸. Zo citeren bv. BABECOFF-DAVID A. en KUMMER J. in hun "Guide juridique et scientifique des produits dangereux" (1990) 21 wijzigingen en aanvullingen van de A.D.R.-bijlagen A en/of B in de periode 1968-1990. De laatste wijziging, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 23 januari 1990, bedroeg voor de Nederlandse tekst 292 pagina's !

⁵⁸⁹. De toepasselijke strafwetten worden algemeen aangeduid in artikel 9 van het K.B. van 16 september 1991 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen (B.S., 16 oktober 1991). Artikel 2 § 1 van dit K.B. verklaart bv. toepasselijk op het nationaal vervoer van gevaarlijke goederen de bepalingen van de bijlagen A en B van het A.D.R.-verdrag, gewijzigd overeenkomstig artikel 14 van het A.D.R.; aldus is een transformatie in een nationale vervoerreglementering niet vereist. In de hypothese van zulke transformatie

uitbreiding van de strafbaarstelling, kunnen de gewijzigde en gepenaliseerde vervoerregels enkel gelden voor toekomstige transporten; hiermede bedoelen we meer precies de transporten die verricht werden nadat de nieuwe strafrechtelijke vervoerregels een *bindende kracht* hebben verkregen *in de interne strafrechtsorde*, een tijdsmoment dat gedetermineerd wordt door én de verdragsrechtelijke inwerkingtreding van de vervoerregels én bijkomend de voorschriften van deze interne strafrechtsorde⁵⁹⁰.

worden de in de strafrechtelijke kontekst toe te passen vervoerregels reeds voorafgaandelijk "genationaliseerd", zodat de kwestieuze problemen inzake de werking van de strafwet in de tijd zich niet voordoen.

⁵⁹⁰. Deze gewijzigde vervoerregels uit de bijlagen A en B van het A.D.R.-verdrag verkrijgen nochtans vaak een uitwerking op een datum die voorafgaat aan de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad. Zo werd bv. de laatste globale wijziging van deze A.D.R.-bijlagen gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 23 januari 1990 met de uitdrukkelijke vermelding "invoegetreding: 1 januari 1990" en werd de voorlaatste wijziging bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 24 juni 1988 met zelfs een vermelde invoegetreding op 1 januari 1988.

De verdragsrechtelijke procedure tot wijziging van de bijlagen en de inwerkingtreding van de aangenomen wijziging (termijnen) wordt beschreven in artikel 14 van het A.D.R.-verdrag.

De substantiële voorwaarde voor de bindende kracht van een strafbepaling bestaat echter in de bekendmaking van de strafbepaling overeenkomstig de publiekrechtelijke voorschriften (zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nr. 162; TROUSSE, P.E., o.c., I, 1, nr. 207). Volgens het Hof van Cassatie kan een verdrag dat de Belgen persoonlijk kan binden (wat het geval is voor het A.D.R.-verdrag), enkel aan hen worden toegeworpen en hen persoonlijk binden, wanneer het in België is bekendgemaakt; een bekendmaking die dient te geschieden in het Belgisch Staatsblad met toepassing van artikel 8 van de Wet van 31 mei 1961 (Cass., 19 maart 1981, Arr.Cass., 1980-81, 808, J.T., 1982, 565, met noot VERHOEVEN, J.; zie ook Cass., 11 december 1953, Arr.Cass., 1954, 252, R.C.J.B., 1954, 85, met concl. Eerste Adv.Gen. R. HAYOIT DE TERMICOURT en noot MAST, A.). Bij gebreke aan publicatie in het Staatsblad van een verdrag met verplichte individuele gedragsvoorschriften (zoals ontegensprekelijk het A.D.R.-verdrag), verkrijgt het verdrag zodoende geen bindende kracht (zie ook MASQUELIN, J., Le droit des traités dans l'ordre juridique et dans la pratique diplomatique belges, 1980, nr. 281, p. 339-341, die van oordeel is dat zulk verdrag op een integrale wijze dient gepubliceerd te worden, zodat een enkele vermelding in het Staatsblad onvoldoende is -nr. 277, p. 336). Het zij opgemerkt dat evenwel noch artikel 68 van de Grondwet, noch de Wet van 31 mei 1961 een uitdrukkelijke verplichting tot bekendmaking van een verdrag bevat (zie ALEN, A., Algemene beginselen en grondslagen van het Belgisch Publiek Recht, Boek I, De instellingen, 1988, 488); de vereiste van de bekendmaking beantwoordt wel aan de geest van het Belgisch staatsrecht (zie MAST, A., en DUJARDIN, J., Overzicht van het Belgisch Grondwettelijk Recht, 1985, nr. 289, p. 346).

Voortgaande op deze rechtspraak van het Hof van Cassatie moeten naar onze mening ook de gewijzigde vervoerregels uit het A.D.R.-verdrag gepubliceerd worden in het Belgisch Staatsblad vooraleer deze bindende kracht verkrijgen in de interne strafrechtsorde; ter naleving van het strafrechtelijk legaliteitsbeginsel komt het ons voor dat deze bekendmaking tevens dient te slaan

Het is tot slot op te merken dat indien in het Belgisch transportstrafrecht nog geen strafrechtelijk kader voor handen is waarin de reeds in werking getrede én gepubliceerde internationale (A.D.R.-)vervoerregels dienen te fungeren, deze vervoerbepalingen slechts het karakter van een bindende strafbepaling kunnen verkrijgen op het ogenblik van de inwerkingtreding van dit te creëren penaal sanctiesysteem; een ogenblik dat eveneens wordt vastgelegd door de voorschriften van deze interne rechtsorde.

op de integrale tekst van de wijziging.

Wanneer vervolgens de gewijzigde internationale A.D.R.-vervoerregering een uitwerking verkrijgt op een tijdstip dat de publicatie antecedeert, impliceert dit een terugwerkende kracht van de vervoerregeling, wat niet toegelaten is van zodra de strengere A.D.R.-normen worden gehanteerd in een nationale strafrechtelijke kontekst. De nationale strafrechter kan dan wegens de niet-naleving van de nieuwe en per hypothese strengere A.D.R.-verplichtingen slechts straffen opleggen voor de A.D.R.-overtredingen die werden begaan ná de publicatie van de gewijzigde A.D.R.-bijlagen in het Belgisch Staatsblad, niettegenstaande de aangeduide anterieure invoegetreiding. Uit het sociaal strafrecht is ons inziens hiermede vergelijkbaar de niet-terugwerkende kracht op het strafrechtelijk terrein van een K.B. tot algemeen verbindendverklaring van de verplichtingen aan de werkgevers opgelegd ingevolge een in de paritaire comités gesloten collectieve arbeidsovereenkomst (zie Cass., 25 juni 1980, Arr.Cass., 1979-80, 1346). Het verlopen van een zekere termijn na bekendmaking kan -gelet op het stilzwijgen terzake in artikel 8 van de Wet van 31 mei 1960- niet worden vereist. Indien de verdragsrechtelijke inwerkingtreding desgevallend zou plaatsgrijpen op het tijdsmoment gesitueerd na de publicatie in het Belgisch Staatsblad, zal de strafrechtelijke vervoerbepaling slechts van kracht worden op deze latere datum.

Een concreet voorbeeld ter afsluiting.

De A.D.R.-wijziging van 1990 (B.S., 23-1-90, met aangeduide invoegetreiding op 1-1-90) heeft o.m. de lijst van de verplichte *boorddocumenten* uitgebreid. Bij een internationaal transport van gevaarlijke goederen op basis van een afwijking uit een bilateraal of multilateraal akkoord, moet nu tevens een kopie van de tekst van dit akkoord in de transporteenheid aanwezig zijn (Rn. 10.381, (1), b), bijlage B, A.D.R.).

Overtreding van deze nieuwe A.D.R.-vervoerregel wordt bestraft met de strafsancties uit de wegverkeerswet van 16 maart 1968.

Een dergelijk transport zonder dit boorddocument op een datum die voorafgaat aan 23-1-1990 (bv. op 10-12-89 maar ook bv. op 10-1-90 - m.a.w. ook tussen de periode 1-1-90 en 23-1-90 !) kan geen strafbare inbreuk inhouden en alzo door de strafrechter na 23-1-90 niet bestraft worden. Op het ogenblik van deze twee concrete transporten bestond er namelijk nog geen bindende strafbepaling inzake dit boorddocument.

§ 3. HET BEGINSEL VAN DE RETROACTIVITEIT VAN DE MILDERE TRANSPORTSTRAFWET

A. Omschrijving van het beginsel

Een gemeenrechtelijke en een bijzondere strafwet die tussen het ogenblik waarop de gedraging werd begaan en het ogenblik van de strafrechtelijke uitspraak milder is geworden, verkrijgt overeenkomstig artikel 2, lid 2 Sw. en artikel 15 BUPO terugwerkende kracht⁵⁹¹. Dit *beginsel van de retroactiviteit van de mildere strafwet, van de lex mitior (de zogenaamde retroactiviteit in mitius)* doet geen afbreuk aan het essentieel legaliteitsbeginsel, aangezien de rechtsbescherming van de verdachte of de beklaagde niet wordt aangetast door hem te laten genieten van de intussen gunstiger geworden strafrechtelijke regeling⁵⁹² en is gefundeerd op billijkheids- en humanitaire overwegingen, geplaatst tegen de achtergrond van de klassieke strafrechtstheorie dat de straf slechts gerechtvaardigd is wanneer zij noodzakelijk is voor de handhaving van de rechtsorde⁵⁹³.

Ook dit tweede fundamenteel beginsel ter regeling van de strafwetsconflicten in de tijd beperkt zich niet tot een strafwet die de straffen mildert⁵⁹⁴, doch geldt mede voor een toepassing van strafwetten die het strafbaar karakter aan een geïncrimineerde gedraging ontnemen of die de be-

⁵⁹¹. De retroactiviteit van de mildere strafwet is niet voorgeschreven in artikel 7 van het E.V.R.M. (zie o.m.: COHEN-JONATHAN, G., La Convention européenne des droits de l'homme, 1989, 446-447; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nr. 179; FAWCETT, J.E.S., The application of the European Convention on Human Rights, 1987, 207; HAZEWINDEL-SURINGA, D., Inleiding tot de studie van het Nederlandse strafrecht, bewerkt door REMMELINK, J., 1987, 10ed., 418; HUET, A., "Une méconnaissance du droit international (à propos de la rétroactivité in mitius)", J.C.P., 1987, I, 3293; MYJER, E., "International Covenant on Civil and Political Rights en het strafrecht", D.D., 1976, (338), 351; VAN DIJK, P. en VAN HOOFF, G.J.H., De Europese Conventie in theorie en praktijk, 1990, 401).

⁵⁹². DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nr. 178; zie tevens: MERLE, R., "Droit criminel", Encycl.Dalloz Pénal, nr. 28.

⁵⁹³. Raadpleeg o.m.: CONSTANT, J., o.c., 1965, nr. 64; DE NAUW, A., o.c., 1992, 44; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nr. 178; HAUS, J., o.c., 1879, I, nr. 181; NYPELS, J. en SERVAIS, J., o.c., 1938, I, p. 38, nr. 11; RUBBRECHT, J. en DECLERCQ, R., l.c., 131; TROUSSE, P.E., o.c., I, 1, nr. 239; VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., o.c., I, nr. 351.

⁵⁹⁴. Bv. Cass., 29 maart 1983, Arr.Cass., 1982-83, 914 (fiscaal strafrecht) en recent in het Franse strafrecht: Cass.fr., 18 februari 1992, Bull.Crim., 1992, n° 76, p. 197 (handel in en gebruik van verdovende middelen).

standdelen van het misdrijf zodanig herformuleren dat de strafbaarstelling wordt ingeperkt; in beginsel zal zelfs *elke strafwet met een gunstiger materieel-strafrechtelijke regeling* terugwerkende kracht hebben⁵⁹⁵. Behalve een commune of bijzondere (transport)strafwet die de strafbaarheid van een gedraging opheft, die de constitutionele bestanddelen van een bestaande incriminatie beperkt of de voorziene straf verlaagt, kan ook een (transport)-strafwet die bijvoorbeeld een verzwarende omstandigheid afschaft of de

⁵⁹⁵. Zie o.m.: CLOSSET-MARCHAL, G., L'application dans le temps des lois de droit judiciaire civil, 1983, 27; CONSTANT, J., o.c., 1965, nrs. 64 en 70; DE NAUW, A., o.c., 1992, 44-45; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nrs. 176-177; RUBBRECHT, J., o.c., 47; TROUSSE, P.E., o.c., I, 1, nrs. 264-268; TULKENS, FR. en VAN DE KERCHOVE, M., o.c., 145-146; VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., o.c., I, nr. 341.

Contra: VAN DEN WYNGAERT (o.c., 89-90), die het afwijkend standpunt verdedigt dat de regel van de retroactiviteit beperkt blijft tot het deel van de straffen en niet geldt voor een wijziging -in de zin van een "inkrimping"- van een bestaande strafbaarstelling, bv. een nieuwe strafwet die het vereiste van een algemeen opzet als schuldelement van het misdrijf vervangt door een bijzonder opzet. Zowel CONSTANT als TROUSSE geven evenwel dezelfde casus van een wijziging van het schuldelement als voorbeeld van een onmiddellijke toepasselijkheid van een nieuwe mildere strafwet die de misdrijf-elementen minder ruim omschrijft (*ibid.*).

Het door VAN DEN WYNGAERT ingenomen standpunt lijkt ons -behalve een strijdigheid met de overige geciteerde rechtsleer- evenmin verenigbaar te zijn met de in de hierna volgende voetnoot 601 aangehaalde meer recente cassatierechtspraak en de conclusie van Adv.Gen. LENAERTS. Ook volgens eerste Adv. Gen. DUMON houdt artikel 2, lid 2 Sw. in dat de nieuwe strafwet moet worden toegepast, wanneer deze op het vlak van de bestanddelen van het misdrijf voor de beklaagde gunstiger is dan de vroegere op het ogenblik van het feit vigerende wet (zie diens conclusies voor Cass., 16 juni 1975, R.D.P., 1975-76, (67), 77).

Vanuit rechtsvergelijkend oogpunt is het interessant op te merken dat artikel 1, tweede lid van het Nederlandse Wetboek van Strafrecht uitdrukkelijk de toepassing vermeldt van de voor de verdachte "*gunstigste bepalingen*"; het artikel is dan ook van toepassing bij een wijziging van de bestanddelen van de strafrechtelijke verbodsinhoud (NOYON, T.J. en LANGE-MEIJER, G.E., Het Wetboek van Strafrecht, 7ed., bewerkt door REMMELINK, J., I, 9). Ook Par. 2, 3° van het Duitse Strafgesetzbuch spreekt terzake van "*das mildeste Gesetz*". Zelfs in het huidige Franse strafrecht, waarin het beginsel van de retroactiviteit van de mildere strafwet niet geconsacreerd is door de Code Pénal, maar traditioneel en algemeen aanvaard in rechtspraak en rechtsleer, past men het beginsel toe bij een gunstige wijziging van de incriminatie (zie JEANDIDIER, W., o.c., 1991, nr. 138; STEFANI, G., LEVASSEUR, G. en BOULOC, B., Droit pénal général, 1984, 12ed., nr. 161). In het nieuwe Franse Strafwetboek (Wet n° 92-683 van 22 juli 1992, inwerking-treding op 1 september 1993 overeenkomstig artikel 373 van de Wet n° 92-1336 van 16 december 1992) is de retroactiviteitsregel uitdrukkelijk voorzien in artikel 112-1, lid 3, in de bewoordingen "*les dispositions nouvelles ... sont moins sévères ...*").

toepassing van verzachtende omstandigheden mogelijk maakt of verruimt⁵⁹⁶ of een nieuwe rechtvaardigings- of verschoningsgrond invoert, retroactief worden toegepast en zo reeds gelden voor (transport)feiten gepleegd voordat de nieuwe strafwet een bindende kracht heeft verkregen.

Indien de wetgever enkel de strafmaat wijzigt, levert het bepalen van de mildere strafwet bij toepassing van de door rechtsleer en rechtspraak uitgewerkte vergelijkingscriteria meestal weinig problemen op⁵⁹⁷; deze zoektocht naar de mildere en hierdoor retroactieve strafwet wordt evenwel gecompliceerder indien ook (of enkel) de incriminatie wordt gemodificeerd.

Uit het transportstrafrecht kunnen we als voorbeeld van een *lex mitior* op het vlak van de **straffen** de Wet van 21 juni 1985 citeren⁵⁹⁸, die in artikel 4 een algemene rechtsgrond heeft ingevoerd voor de strafrechtelijke sanctionering van inbreuken op het algemeen reglement dd. 15 maart 1968 inzake de technische eisen voor de voertuigen; voordien fungeerden onder meer de strafbepalingen van artikel 10 van de Wet van 1 augustus 1960 als strafrechtsgrond⁵⁹⁹. Daar het strafwetgevend ingrijpen in de verhouding tussen deze twee transportstrafwetten van 1960 en 1985 de correctionele maximumgevangenisstraf heeft verminderd van zes naar drie maanden, vormt het nieuwe penale voorschrift van artikel 4 uit de Wet van 21 juni 1985 een mildere strafbepaling, zodat deze conform artikel 2, lid 2 Sw. en artikel 15 BUPO reeds toepasselijk was op strafbare overtredingen van het technisch reglement die werden begaan vóór de inwerkingtreding van de Wet van 21 juni 1985⁶⁰⁰.

⁵⁹⁶. Zie bv. Cass., 4 oktober 1983, Arr.Cass., 1983-84, 137, R.W., 1984-85, 753, met noot VANDEPLAS, A. (fiscaal strafrecht - toepassing van artikel 85 Sw.); RUBBRECHT, J. en DECLERCQ, R., l.c., 134-135.

⁵⁹⁷. Raadpleeg voor de criteria ter vergelijking van de relatieve zwaarte van straffen o.m.: DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nrs. 185-188 en voor een verder overzicht van de cassatie-rechtspraak terzake: SPRIET, B., Strafrechtspraak, 1989, 28-32.

⁵⁹⁸. Wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, B.S., 13 augustus 1985 (luidens artikel 11 in werking getreden op de dag van publicatie).

⁵⁹⁹. Zie het vroegere artikel 81 van het K.B. van 15 maart 1968 en tevens infra Technische reglementering.

⁶⁰⁰. Raadpleeg voor een voorbeeld van een retroactieve toepassing van een mildere strafwet op het vlak van de straffen (verlaging van de correctionele straf tot een politiestraf) in het Franse transportstrafrecht: Cass.fr., 3 mei 1977, D., 1978, I.R., 110, met noot PUECH, M. (misdrijf van overlading); Cass.fr., 3 oktober 1978, Bull.Crim., 1978, n° 256, p. 670

Wanneer de nieuwe strafwet zowel de *incriminatie* als de strafmaat wijzigt, dient de strafrechter bij de bestrafning van feiten gepleegd op een tijdstip vóór de inwerkingtreding van de nieuwe wet en op dat tijdstip strafbaar, eerst na te gaan of de ten laste gelegde feiten nog steeds strafbaar zijn volgens de strafbepalingen van de nieuwe strafwet; slechts indien de strafbaarheid van de concrete gedraging behouden blijft en alzo niet wordt opgeheven, zal vervolgens de wet met de minst zware straf toepasselijk zijn -wat uiteraard zowel de oude als de nieuwe strafwet kan zijn⁶⁰¹. Zo werd op het vlak van de vereiste vervoervergunning voor het verrichten van bezoldigd goederentransport over de weg de vroegere regeling van het K.B. nr. 248 van 5 maart 1936 opgeheven door de thans vigerende Wet van 1 augustus 1960 die tevens een andere strafmaat inhoudt. Daar deze nieuwe strafwet van 1960 dezelfde aangelegenheid regelt als het opheffen K.B. nr. 248 en de strafbaarheid van het vervoeren van zaken met een motorvoertuig tegen vergoeding zonder te beschikken over een vervoervergunning behouden heeft, kon de strafrechter het onder vigueur van het K.B. nr. 248 gepleegde transportmisdrijf -vervoer zonder vergunning- ook bestraffen na de inwerkingtreding van de nieuwe transportwet van 1960⁶⁰².

(misdrijf van professioneel transport zonder de vereiste vergunning).

⁶⁰¹. Zie bv. meer recent: Cass., 26 oktober 1982, Arr.Cass., 1982-83, 297 (fiscaal strafrecht - mildere nieuwe strafwet door verstrenging van het schuldelement - nieuwe strafwet bevat tevens een mildere strafmaat - strafrechter moet vaststellen dat het feit nog strafbaar is volgens de nieuwe wet); Cass., 9 januari 1985, Arr.Cass., 1984-85, 612; Cass., 13 maart 1985, Arr.Cass., 1984-85, 955; Cass., 21 januari 1986, Arr.Cass., 1985-86, 691; Cass., 11 februari 1986, Arr.Cass., 1985-86, 808, R.W., 1986-87, 1083, met noot DE NAUW, A. (deze laatste vier arresten betreffen de opheffing van de zogenaamde wet VANDERVELDE van 29 augustus 1919 op het regime van de alcohol - mildere nieuwe strafwet door beperking van het materieel misdrijfbestanddeel - ten laste gelegde feiten blijven strafbaar - oude strafwet bevat de minst zware straf; in deze vier arresten stelt het Hof tevens dat de nieuwe wet dezelfde aangelegenheid regelt als de opgeheven wet); zeer recent inzake het milieustrafrecht: Corr. Gent, 5 december 1991, T.M.R., 1992, 100, met noot MORRENS, P. (de ten laste gelegde feiten blijven strafbaar onder de nieuwe milieustrafwet - oude milieustrafwet bepaalt de minst zware straf).

Raadpleeg tevens Cass., 25 november 1975, Arr.Cass., 1976, 382, R.W., 1975-76, 1437, met concl. Adv.Gen. LENAERTS; Cass., 16 februari 1976, Arr.Cass., 1976, 693 (wijziging van de misdrijfomschrijving inzake overspel -nieuwe strafwet is ingevolge de ruimere delictsomschrijving strenger op het vlak van de incriminatie, doch bevat tevens een mildere strafmaat- strafbaarheid van de gedraging wordt niet opgeheven).

⁶⁰². Cass., 20 juni 1962, Pas., 1962, I, 1241 (het transportmisdrijf werd in casu gepleegd in september 1958; de oude transportwet -het K.B. nr. 248 van 5 maart 1936- bevatte de minst zware straf, zie supra § 2, A); zie in gelijkkluidende zin Corr. Nijvel, 29 januari 1961, onuitg. en besproken

Dezelfde vereiste van *continuatie van strafbaarheid* geldt uiteraard in geval de nieuwe strafwet enkel een wijziging inhoudt van de misdrijfschrijving en op het gewijzigde misdrijf dezelfde straffen stelt. Zo kan het onder de gelding van de vroegere wet gepleegd feit nog worden bestraft, indien de nieuwe wet -die dezelfde aangelegenheid regelt- het feit onder dezelfde voorwaarden als die van de opgeheven wet strafbaar maakt⁶⁰³. Naar het transportstrafrecht toe kunnen we terzake de zeer recente en reeds supra aangehaalde wijziging vermelden van de Wet van 1 augustus 1960 (wegvervoer van zaken tegen vergoeding) door de Wet van 21 mei 1991, waarbij de strafrechtelijk gesanctioneerde vereiste van een vervoerbewijs voor vervoer over korte afstand in artikel 1 werd opgeheven⁶⁰⁴ en vervolgens geïncorporeerd in de ruimere verplichting van een nationale vervoervergunning, strafrechtelijk gehandhaafd krachtens de onveranderde correctionele strafbepaling van artikel 10 van de Wet van 1 augustus 1960; het verrichten van vervoer over een korte afstand (zoals gedefinieerd in de vroegere reglementering) blijft op deze wijze onderworpen aan een administratieve toelating (thans een vervoervergunning i.p.v. van een vervoerbewijs) en een dergelijk vervoer zonder dat voor het aangewende voertuig een vergunning werd afgeleverd, zal dan ook krachtens de strafbepaling van artikel 10 strafbaar blijven.

Indien a contrario de bepalingen van de nieuwe strafwet de feitelijke gedraging niet meer strafbaar stellen, moet de nieuwe strafwet op het vlak van de incriminatie met terugwerkende kracht worden toegepast; een strafrechtelijke sanctionering van het voordien gepleegde feit is dan in rechte

door TROUSSE, P.E., "Chronique trimestrielle de jurisprudence", R.D.P., 1960-61, 763-764.

⁶⁰³. Zie Cass., 21 november 1989, Arr.Cass., 1989-90, 391, R.W., 1989-90, 1350, met noot HUYBRECHTS, L. (betreft een wijziging van het zogenaamd Bankbesluit van 9 juli 1935). Zie tevens voor een zeer recent voorbeeld van *handhaving van strafbaarheid* van een gedraging bij een opheffing en vervanging van een bijzondere strafwet: Cass., 15 december 1992, R.W., 1992-93, 1404, J.L.M.B., 1993, 722 (betreft het misdrijf van niet-verzekerd rijden; artikel 18 van de oude W.A.M.-wet van 1 juli 1956 en artikel 22 van de nieuwe W.A.M.-wet van 21 november 1989).

⁶⁰⁴. Deze korte afstand werd nader gespecificeerd in het vroegere uitvoeringsbesluit van de Wet van 1 augustus 1960 -zijnde het K.B. van 9 september 1967- als een kring van 75 km. rondom het centrum van de gemeente waarin de woonplaats van de vervoerder, de maatschappelijke zetel of een succursale van zijn onderneming is gevestigd (artikel 5 van het K.B. van 1967, als gewijzigd door artikel 1 van het K.B. van 11 september 1987, B.S., 22 oktober 1987).

niet meer mogelijk⁶⁰⁵. Blijvend bij het voorbeeld van het bezoldigd vervoer van zaken over de weg, kon een dergelijk vervoer naar Nederland vóór de wetswijziging van 1991 slechts geschieden indien de Belgische vervoerder in het bezit was van een vergunning voor internationaal vervoer (artikel 1 van de transportstrafwet van 1 augustus 1960); vanaf 1 december 1992 (datum waarop de wijziging van artikel 1 door de Wet van 21 mei 1991 in werking is getreden) volstaat voor zulk transport een vergunning voor nationaal vervoer, gezien deze nu eveneens geldt als een intra-Beneluxvergunning. De strafrechter kan dan ook ná 1 december 1992 op basis van de strafbepaling van artikel 10 van de transportwet van 1 augustus 1960 geen strafrechtelijke veroordeling meer uitspreken wegens een uitgevoerde en geverbaliseerde vervoeropdracht naar Nederland vóór 1 december 1992 met een voertuig waarvoor slechts een nationale transportvergunning werd afgeleverd; de gewijzigde en op het ogenblik van de strafrechtelijke uitspraak vigerende strafwet is op het vlak van de incriminatie milder geworden, met een retroactieve werking tot gevolg.

Voor de globale beoordeling van de strafbaarheid van een concrete (transport)gedraging bij een gewijzigde incriminatie dient de strafrechter derhalve een **gecombineerde toepassing te maken van de oude én de nieuwe (transport)strafwet**; primo dient de strafbaarheid getoetst te worden aan de bepalingen van de oude wet (zie supra § 2) en secundo moet worden vastgesteld of de gedraging -op het ogenblik van de uitspraak- nog strafbaar is krachtens de voorschriften van de nieuwe strafwet⁶⁰⁶.

B. Toepassing van het beginsel op het Europees en internationaal transportrecht

Evenals voor de eerste regel van de niet-retroactiviteit van de (zwaardere) strafwet (zie supra § 2, B), zal het tweede fundamenteel beginsel inzake de werking van de strafwet in de tijd - de retroactiviteit van de lex mitior- mede gelden voor een wijziging van de transportnormen voorgeschreven in het Europees gemeenschapsrecht en het internationaal recht,

⁶⁰⁵. Zie bv. Cass., 20 juni 1955, Arr.Cass., 1955, 859 (betreft een wijziging van de wetgeving inzake de opening of de vergroting van zekere warenhuizen).

⁶⁰⁶. Zie de reeds aangehaalde conclusies van Adv.Gen. LENAERTS voor Cass., 25 november 1975, R.W., 1975-76, (1437), 1441-1442 (betreft de wijziging van de gemeenrechtelijke misdrijfomschrijving inzake overspel).

op voorwaarde dat deze normwijziging rechtstreeks leidt tot een mildere strafbaarstelling in het bestaand Belgisch transportstrafrecht, bijvoorbeeld in geval van een meer gunstige communautaire vervoerregeling op het vlak van de verplichte rij- en rusttijden of een minder strenge internationale A.D.R.-normering van het wegtransport van gevaarlijke goederen.

Dit tweede fundamenteel tijdsbeginsel kan tevens in het transportstrafrecht relevant zijn voor een toepassing van afgeleid Europees gemeenschapsrecht dat door België niet tijdig werd omgezet in nationale vervoerregels. Zo kunnen volgens de jurisprudentie van het Hof van Justitie particulieren (bijvoorbeeld een vervoerder) beroep doen op bepalingen van een EEG-richtlijn die inhoudelijk gezien onvoorwaardelijk en voldoende nauwkeurig zijn en die niet tijdig zijn uitgevoerd, tegenover elk nationaal voorschrift dat niet met de richtlijn in overeenstemming is⁶⁰⁷. De nationale strafrechter dient dan in zulk geval de strijdige nationaalrechtelijke strafbepaling buiten toepassing te laten⁶⁰⁸. Een EEG-lidstaat mag immers zijn nationale,

⁶⁰⁷. H.v.J., 19 januari 1982, zaak 8/81, Jur., 1982, p. 53, r.o. 25, met concl. van Adv.Gen. GORDON SLYNN; H.v.J., 26 februari 1986, zaak 152/84, Jur., 1986, p. 723, r.o. 46, met concl. Adv.Gen. GORDON SLYNN; H.v.J., 8 oktober 1987, zaak 80/86, Jur., 1987, p. 3969, r.o. 7, met concl. Adv. Gen. J. MISCHO, J.T.T., 1988, 43; H.v.J., 20 september 1988, zaak 31/87, Jur., 1988, p. 4635, r.o. 40, met concl. Adv.Gen. M. DARMON; H.v.J., 25 juli 1991, zaak C-345/89, Jur., 1991, I, p. 4066, r.o. 12, met concl. Adv.Gen. G. TESAURO, D., 1991, 443, met noot HUGLO, J.G. en besproken door SOULARD, C., "Droit communautaire. L'incidence du droit communautaire sur le droit pénal des Etats membres", Rev.Sc.Crim., 1992, 155-156.

Op deze wijze verkrijgt een EEG-richtlijn zogenaamde **rechtstreekse of directe werking** (zie algemeen o.m.: BRINKHORST, L.J. en BARENTS, R., Grondlijnen van Europees recht, 1988, 212-213; LAUWAARS, R.H. en TIMMERMANS, C.W.A., Europees Gemeenschapsrecht in kort bestek, 1989, 82-83; VAN HEUVEN, D., "Omtrent richtlijnen", R.W., 1989-90, (1207), 1212-1217) of alleszins een daaraan analoge werking (zie KAPTEYN, P.J.G. en VERLOREN VAN THEMAAT, P., Inleiding tot het recht van de Europese gemeenschap, 1987, 238), met desgevallend ingrijpende gevolgen voor een nationale strafprocedure. Algemeen is een richtlijn luidens artikel 189, derde lid EEG-verdrag verbindend ten aanzien van het te bereiken resultaat voor elke lidstaat waarvoor ze bestemd is, doch aan de nationale instanties wordt de bevoegdheid gelaten vorm en middelen te kiezen.

⁶⁰⁸. GULDENMUND, R.M.A., Strafrechtelijke handhaving van gemeenschapsrecht, 1992, 12-13 en 27; zie eveneens: BIANCARELLI, J. en MAIDANI, D., "L'incidence du droit communautaire sur le droit pénal des Etats membres", Rev.Sc.Crim., 1984, (225), 228 en DE ANGELIS, F., "L'effet de convergence du droit communautaire sur la procédure pénale des Etats membres", in Procès pénal et droits de l'homme. Vers une conscience européenne, DELMAS-MARTY, M. (ed.), 1992, 285-286. Raadpleeg algemeen voor de voorrang van het afgeleid communautair recht op de nationale Belgische wetten o.m. ALLEN, A., o.c., 1988, 453; SCHERMERS, H.G. en VAN HOUTTE, H., o.c., 1987, § 791, p. 301 en de aldaar geciteerde rechtspraak.

De uitschakeling van de strijdige interne strafbepaling ingevolge de pri-

nog niet aan de richtlijn aangepaste, strafwetgeving na de voor de uitvoering van die richtlijn gestelde termijn, niet toepassen op degene die overeenkomstig de richtlijnbeperkingen handelt⁶⁰⁹. Er bestaat naar onze mening geen beletsel om een dergelijke niet-uitgevoerde en per hypothese mildere EEG-vervoerrichtlijn met terugwerkende kracht -na het verstrijken van de uitvoeringstermijn- toe te passen bij de beoordeling van de gegrondheid van een op een nationale transportbepaling gebaseerde strafvordering in een Belgische strafcasus^{610 611}; tenzij deze bepalingen van de EEG-richtlijn

mauteit van de communautaire rechtsregel is volgens DE ANGELIS één van de twee basisgevallen, waarin het Europees gemeenschapsrecht gevolgen heeft voor het materieel strafrecht en ook de strafrechter verkrijgt alzo een belangrijke taak op dit vlak dat GULDENMUND aanduidt als de negatieve uitvoering van het gemeenschapsrecht.

⁶⁰⁹. H.v.J., 5 april 1979, zaak 148/78 (RATTI), Jur., 1979, 1629, met concl. Adv.Gen. G. REISCHL. In casu mocht een nationale Italiaanse strafwet inzake de etikettering van bepaalde gevaarlijke preparaten niet toegepast worden in een Italiaanse strafgeding, daar de beklaagde een niet-tijdige uitvoerde en voldoende nauwkeurige EEG-richtlijn had nageleefd; raadpleeg aangaande dit arrest tevens: CAPELLI, F., "Directives communautaires et droit pénal des Etats membres", in Droit communautaire et droit pénal, 1981, (93), 101-104.

De strafbaarheid van een gedraging kan niet gegrond worden op een nationale maatregel die ongeldig is wegens onverenigbaarheid met het Europees gemeenschapsrecht (zie H.v.J., 10 juli 1984, zaak 63/83, Jur., 1984, p. 2689, r.o. 21, met concl. Adv.Gen. M. DARMON) en een strafrechtelijke veroordeling op grond van een met het gemeenschapsrecht strijdig bevonden nationale wettelijke bepaling, is dan eveneens onverenigbaar met dit gemeenschapsrecht (H.v.J., 16 februari 1978, zaak 88/77, Jur., 1978, p. 473, r.o. 16, met concl. Adv.Gen. G. REISCHL; H.v.J., 16 december 1981, zaak 269/80, Jur., 1981, p. 3079, r.o. 16, met concl. Adv.Gen. G. REISCHL).

⁶¹⁰. In het transportstrafrecht denken we bv. aan een EEG-richtlijn betreffende de technische afmetingen en massa's waaraan de vrachtwagens dienen te voldoen. Het voorschrijven van een maximale afmeting of massa lijkt ons te voldoen aan de inhoudelijke voorwaarde van de "voldoende nauwkeurigheid". De strafrechter kan dan ook ons inziens een dergelijke en niet tijdig uitgevoerde richtlijn -die (onrechtstreeks) een gunstige wijziging van de incriminatie bevat- met terugwerkende kracht toepassen op een concrete transportgedraging, gepleegd vóór het verstrijken van de termijn ter omzetting van de richtlijn en die een inbreuk inhoudt op een met de EEG-richtlijn strijdige nationale bepaling uit het technisch reglement van 15 maart 1968.

Ook eerste advocaat-generaal DUMON kent in beginsel een retroactieve werking toe aan een rechtstreeks toepasselijke EEG-richtlijn die op een gunstige wijze de elementen van een incriminatie wijzigt en de beklaagde kan zich voor de rechter hierop beroepen (DUMON, F., Conclusies voor Cass., 16 juni 1975, R.D.P., 1975-76, (67), 77). In dit arrest van 16 juni 1975 (ook Arr.Cass., 1975, 1096) paste het Hof van Cassatie uiteindelijk de bepalingen van de kwestieuze EEG-richtlijn niet toe met een terugwerkende kracht op grond van artikel 2, lid 2 Sw., daar deze EEG-bepalingen slechts betrekking hadden op de manier van vaststelling van de misdrijven en deze manier noodzakelijk wordt geregeld door de ten tijde van de vaststelling vigerende

dienen beschouwd te worden als vallende onder de belangrijke jurisprudentiële uitzondering op het beginsel van de retroactiviteit in mitius, te weten de gunstige wijziging van een tijdelijke en veranderlijke uitvoeringsreglementering van een onveranderd gebleven basisstrafwet (zie infra afdeling 3; een uitzondering die evenwel door ons wordt bekritiseerd, zowel vanuit artikel 2 Sw. als vanuit artikel 15 BUPO). Een dergelijk retroactief ingrijpen van een voldoende nauwkeurige en niet-tijdig uitgevoerde (m.a.w. rechtstreeks werkende) EEG-richtlijn op een incriminatie uit het nationaal strafrecht vormt ons inziens een mooie illustratie van de opmerking van de Franse penalist SOYER dat "*par infiltration sournoise, le Droit communautaire commence à rogner le droit de chaque Etat à punir souverainement*"⁶¹².

wetgeving.

⁶¹¹. In het reeds geciteerde arrest RATTI van 5 april 1979 (zaak 148/78, Jur., 1979, 1627) besliste het Europees Hof van Justitie evenwel dat een EEG-richtlijn voor een particulier die -vóór afloop van de termijn waarbinnen de lidstaat zich dient aan te passen- handelt in overeenstemming met de bepalingen ervan, geen enkel gevolg kan hebben dat door de nationale rechters in aanmerking kan worden genomen.

In casu (een Italiaanse strafzaak aangaande het etiketteren van gevaarlijke preparaten) was echter de omzettingstermijn van de kwetsieuze EEG-richtlijn niet enkel op het moment van het begaan van de ten laste gelegde feiten, maar eveneens tijdens de straf- en prejudiciële procedure nog niet verstreken. In de motivering van het arrest oordeelt het Hof dat een richtlijn de specifieke werking van een niet-toepassing van een strijdige nationale strafbepaling eerst kan hebben aan het einde van deze uitvoeringstermijn en de lidstaat in gebreke is gebleven (r.o. 43). Ook advocaat-generaal REISCHL benadrukt in zijn conclusie dat de nationale bepalingen eerst buiten toepassing mogen blijven, wanneer de in de richtlijn gestelde termijn verstreken is (Jur., 1979, (1647), 1653-1655).

Een noodzakelijke tijdsvoorwaarde voor de "rechtstreekse of directe" werking van de EEG-richtlijn is zodoende dat de termijn voor de uitvoering van de richtlijn verstreken is (zie, alsmede voor de andere voorwaarden o.m. BOULOUIS, J., Droit institutionnel des communautés Européennes, 1991, 220; LAUWAARS, R.H. en TIMMERMANS, C.W.A., o.c., 1989, 82-83); slechts bij realisatie van deze voorwaarde kan een communautaire richtlijn in onderhavige hypothese als het ware "in werking treden" in een nationaal strafgeding, kan de richtlijn op het strafrechtelijk terrein een normatieve waarde verkrijgen. Eénmaal dat ogenblik bereikt, zal de direct werkende richtlijn de strijdige of onverenigbare interne strafbepaling uitschakelen, zodat op dat ogenblik de nationale strafrechter deze strafbepaling buiten toepassing dient te laten, naar onze mening eveneens voor richtlijnconforme feiten die gepleegd zijn vóór het verstrijken van de uitvoeringstermijn.

Het aangehaalde arrest van 5 april 1979 lijkt ons geen hinderpaal te vormen voor een dergelijke toepassing van een reeds rechtstreeks werkende richtlijn in een nationale strafcasus op een retroactieve wijze, in de zin van een toepassing op feiten die in de tijd voorafgaan aan het ogenblik waarop de richtlijn deze (specifieke) rechtstreekse werking verkrijgt.

⁶¹². Interventie van SOYER op een colloquium van 25 oktober 1979 aan de universiteit van Parma (zie SOYER, J.C., "Débats", in Droit communautaire

§ 4. STRAFPROCESRECHTELIJKE BEPALINGEN

Ter afronding van deze toelichting van de algemene regeling inzake de werking van de (transport)strafwet in de tijd is het op te merken dat de rechtspraak en de rechtsleer algemeen het standpunt innemen dat de werking in de tijd van wetten die *strafprocesrechtelijke bepalingen* wijzigen niet wordt geregeld door de beginselen uitgedrukt in artikel 2 Sw. (en in het verlengde hiervan artikel 7 E.V.R.M. en artikel 15 BUPO), doch dat hieromtrent rekening dient te worden gehouden met de voorschriften van artikel 2 en 3 Ger.W.; nieuwe strafproedurewetten zijn dan ook onmiddellijk van toepassing op hangende strafzaken en m.a.w. op strafvorderingen ingesteld wegens strafbare gedragingen gepleegd vóór de nieuwe wet, behoudens wettelijke uitzonderingen⁶¹³.

Een nieuwe formele strafwet die bijvoorbeeld de *verjaringstermijn van de strafvordering* verlengt, is onmiddellijk van toepassing op misdrijven waarvan de strafvordering nog niet verjaard is op de dag van de inwerkingtreding⁶¹⁴. Zo heeft artikel 5 van de supra in § 2, A geciteerde Wet van 21 ju-

et droit pénal, 1981, 288).

⁶¹³. CLOSSET-MARCHAL, G., o.c., nr. 33; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nr. 189; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., o.c., I, 91-92; VAN DEN WYN-GAERT, C., o.c., 86. Een dergelijk standpunt is niet strijdig met artikel 7 § 1 van het E.V.R.M. (VELU, J. en ERGEC, R., "Convention Européenne des droits de l'homme", R.P.D.B., Compl. VII, 1990, nr. 632).

⁶¹⁴. Zie Cass., 7 mei 1980, Arr.Cass., 1979-80, 1120, R.D.P., 1980, 975, met noot QUARRE, P.; Cass., 28 mei 1980, Arr.Cass., 1979-80, 1198; Cass., 10 september 1980, Arr.Cass., 1980-81, 30; Cass., 10 december 1980, Arr.Cass., 1980-81, 391; Cass. 25 november 1981, Arr.Cass., 1981-82, 421, R.W., 1982-83, 1006, met noot (dit arrest vermeldt expressis verbis dat de artikelen 2 Sw. en 7 E.V.R.M. niet van toepassing zijn; zie ook: LAMBERT, P., La Convention Européenne des droits de l'homme dans la jurisprudence belge, 1987, 15; Cass., 9 december 1981, Arr.Cass., 1981-82, 497 (de geciteerde cassatie-rechtspraak heeft betrekking op de onmiddellijke toepassing van wetten die de verjaringstermijn van de strafvordering in het sociaal strafrecht verlengen); Cass., 3 juni 1987, Arr.Cass., 1986-87, 1343, R.D.P., 1987, 981, met noot SACE, J., Ann.Fac.Dr.Liège, 1988, 367, met noot CLOSSET-MARCHAL, G. (betreft een verlenging van de verjaringstermijn van de strafvordering in de regionale jachtwetgeving); DECLERCQ, R., Strafvordering, 1987, I, 55; VERSTRAETEN, R., Handboek Strafvordering, 1993, nr. 136. Zie voor de vroegere opvatting van de niet-retroactiviteit indien de nieuwe verjaringsregeling nadelig was voor de beklaagde: TROUSSE, P.E., o.c., I, 1, nr. 272.

In dezelfde zin in het Franse strafrecht, zie recent: SOYER, J.C., Droit pénal et procédure pénale, 1992, nr. 101-1°. Luidens artikel 112-2, 4° van het nieuwe Franse Strafwetboek (N.C.P.) -inwerkingtreding op 1 september 1993- zijn de wetten inzake de verjaring van de strafvordering onmiddellijk van toepassing op voordien gepleegde misdrijven wanneer de ver-

ni 1985⁶¹⁵ de termijn van de verjaring van de strafvordering voor de inbreuken op de technische reglementering van de voertuigen verlengd tot vijf jaar; een transportwet die overeenkomstig haar artikel 11 in werking is getreden op 13 augustus 1985 en het artikel 5 met zijn eerder uitzonderlijk lange strafprocessuele verjaringstermijn was dan vanaf dit tijdstip onmiddellijk toepasselijk op de nog niet verjaarde transportmisdrijven.

jaring nog niet is bereikt, tenzij de wetten de situatie van de betrokkene verzwaren. Het nieuwe artikel 112-2, 4° N.C.P. is van toepassing op een wijziging van zowel de verjaring van de strafvordering als de verjaring van de straf, zodat het jurisprudentieel onderscheid tussen de beide verjaringstypen op dit punt wordt opgeheven (zie DESPORTES, F., en LE GUNEHEC, F., "Présentation des dispositions du nouveau Code pénal", Droit pénal, Le nouveau Code pénal, 1993, 2ed., nr. 14, p. 5).

⁶¹⁵. B.S., 13 augustus 1985.

Afdeling 3. WIJZIGING VAN DE UITVOERINGSREGLEMENTEN VAN EEN BLANCO (TRANSPORT) STRAFWET ALS UITZONDERING OP HET RETROACTIVITEITSBEGINSEL

§ 1. SCHETS VAN DE UITZONDERING

Een strafwet (*sensu lato*) die het strafbaar karakter van een geïncrimineerde gedraging ontnemt, heeft in beginsel als mildere strafwet conform artikel 2, lid 2 Sw. terugwerkende kracht en zal zodoende toegepast worden op gedragingen die in de tijd vooraf zijn gegaan aan de inwerking-treding van de nieuwe strafwet; ingevolge de retroactieve toepassing van de nieuwe en mildere strafwet zal also de feitelijke (transport)gedraging die op het tijdstip van het plegen een inbreuk inhield op de (transport)strafwet, geen strafbaar karakter meer vertonen. Rechtspraak en rechtsleer erkennen echter traditioneel op deze fundamentele strafrechtelijke tijdsregel een beperkt aantal uitzonderingsgevallen, waarin de regel van de retroactiviteit van de mildere strafwet op het vlak van de incriminatie niet speelt en de opgeheven strafbepaling toepasselijk blijft op al de feiten gepleegd tijdens de geldingsduur van deze strafbepaling. Behalve de tijdelijke wetten, de gelegenheidswetten en de periodieke reglementeringen, bestaat een dergelijke uitzondering in het geval van een *wijziging van een reglementering ter uitvoering van een ongewijzigd gebleven (blanco)strafwet*. Aangezien deze laatstgenoemde uitzondering op de algemene regel van de retroactiviteit van de mildere (transport)strafwet ingrijpende gevolgen heeft voor de werking in de tijd van strafwetten die behoren tot het Belgisch transportstrafrecht, lijkt het ons aangewezen om in een afzonderlijke afdeling meer uitgebreid aandacht te besteden aan deze verregaande uitzondering.

Zoals in andere onderdelen van het bijzonder strafrecht, maakt de Belgische wetgever ook in het transportstrafrecht veelvuldig gebruik van de legislatieve techniek die bestaat in het uitvaardigen van een algemene strafbaarstelling van het overtreden van de bepalingen van de wet (meestal een kaderwet) en van de (op dat ogenblik nog niet bestaande) bepalingen van de uitvoeringsreglementering, zonder enige verdere precisering; zijnde de zogenaamde techniek van de *blancostrafwet*⁶¹⁶. Indien nu inhoudelijke wijzi-

⁶¹⁶. Enkele voorbeelden uit het transportstrafrecht:

* inzake het bezoldigd goederenvervoer over de weg: artikel 10 van de Wet van 1 augustus 1960 ("*Overtredingen van deze wet en van de besluiten ter uitvoering ervan worden gestraft met ...*");

* inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf: artikel 2 van de Wet van 18 februari 1969 ("*De overtredingen van de besluiten die genomen werden bij*

gingen worden aangebracht aan de uitvoerings- of reglementaire bepalingen zonder evenwel enige verandering van de basiswet zelf die in blanco-termen het misdrijf omschrijft en de toepasselijke straf bepaalt, vindt artikel 2, lid 2 Sw. geen toepassing en zullen de overtredingen van de op het ogenblik van het feit geldende uitvoeringsbepalingen strafbaar blijven, zelfs wanneer a posteriori -op het ogenblik van de uitspraak- door een wijziging van het reglement of besluit de gepleegde overtredingen geen strafbare gedraging meer opleveren⁶¹⁷. In een dergelijke hypothese van een wijziging of zelfs opheffing van de uitvoeringsreglementering is zodoende rekening houdend met deze stelling steeds toepasselijk *het uitvoeringsbesluit dat van kracht was op het ogenblik van het feit* ("het besluit temporis delicti"), ongeacht het strenger of milder karakter van de achteraf in werking getreden uitvoeringsbepalingen; een stelling die alleszins de regulering van het gecompliceerde vraagstuk van de werking van de strafwet in de tijd op het vlak van de incriminatie in belangrijke mate vereenvoudigt, doch die we infra in § 4 zullen bekritisieren.

Het Hof van Cassatie heeft deze uitzondering op de retroactiviteit van de mildere strafwet voor het eerst toegepast op de casus van een gunstige wijziging van de voorschriften van het wegverkeersreglement zonder echter een wijziging van de wegverkeerswet als blancostrafwet in een arrest van 29 februari 1932⁶¹⁸. De kwestieuze uitzondering werd in de latere juris-

toepassing van artikel 1 van deze wet worden gestraft met ...");

* inzake de technische eisen van het voertuig: artikel 4 van de Wet van 21 juni 1985 (*"Overtredingen van deze wet en van de besluiten die betrekking hebben op de technische eisen betreffende ... worden gestraft met ..."*);

* inzake het vervoer van radioactieve stoffen en dito afvalstoffen: artikel 7 van de Wet van 29 maart 1958 (*"Overtredingen van de bepalingen van deze wet en van de ter uitvoering van deze wet genomen besluiten wordt gestraft met ..."*);

* inzake de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen: artikel 10, 1° van de Wet van 9 juli 1984 (*"... wordt gestraft hij die de voorschriften vastgesteld door of krachtens deze wet ... overtreedt ..."*).

⁶¹⁷. Zie in de doctrine: CONSTANT, J., *o.c.*, 1965, nr. 75; DEPELCHIN, L., *l.c.*, 76 (advokaat-generaal DEPELCHIN bespreekt in zijn rede uitvoerig de cassatie-rechtspraak terzake); HENNAU, C. en VERHAEGEN, J., nr. 90 in fine; TROUSSE, P.E., *o.c.*, I, 1, nr. 311; VAN DEN WYNGAERT, C., *o.c.*, I, 92 en in de recente jurisprudentie: Cass., 29 oktober 1985, *Arr.Cass.*, 1985-86, 279; Cass., 10 december 1991, *Arr.Cass.*, 1991-92, 326; Cass., 27 mei 1992, *R.D.P.*, 1992, 875, *J.L.M.B.*, 1993, 27.

⁶¹⁸. Cass., 29 februari 1932, *Pas.*, 1932, I, 87. NYPELS en SERVAIS citeren dit arrest als voorbeeld van een niet-toepassing van artikel 2, lid 2 Sw. ingevolge de duidelijke bedoeling van de wetgever (NYPELS, J. en SERVAIS, J., *o.c.*, 1938, I, p. 38, nr. 11).

prudentie inzake de verkeersreglementering bevestigd⁶¹⁹ -arresten die volgens advocaat-generaal CORNIL het beginsel uitdrukken dat bij een verandering van de modaliteiten van een reglementering, de personen die vóór de wijziging de bepalingen hebben overtreden, ná de wijziging strafbaar blijven⁶²⁰ - en vervolgens tevens aanvaard in andere deeldomeinen van het bijzonder strafrecht als bijvoorbeeld bij een wijziging in mitius van de reglementering betreffende de wisselcontrole⁶²¹ of meer recent van de reglementering inzake de bestrijdingsmiddelen en de grondstoffen voor de landbouw, tuinbouw, bosbouw en veeteelt⁶²², van de reglementering aangaande de ex-

⁶¹⁹. Cass., 4 juli 1932, Pas., 1932, I, 222, R.G.A.R., 1933, nr. 1333 (foutief vermeld als 21 juli 1932); Cass., 18 februari 1935, Pas., 1935, I, 160; Cass., 3 juni 1935, Pas., 1935, I, 266; Cass., 10 februari 1936, Pas., 1936, I, 150; Cass., 12 december 1955, Arr.Cass., 1956, 288; Cass., 22 november 1976, Arr.Cass., 1977, 322.

In dezelfde zin voor het spoorverkeer: Cass., 26 juni 1933, Pas., 1933, I, 277.

De bestuurder die een overtreding pleegt van de voorschriften van het verkeersreglement die van kracht waren op het ogenblik van de overtreding, blijft zodoende strafbaar, zelfs wanneer deze voorschriften nadien -op het ogenblik van de uitspraak- werden gewijzigd of opgeheven zonder enige wijziging van de verkeerswet die de straf bepaalt. Artikel 2, lid 2 Sw. kan terzake enkel gelden bij een milderende van de straf (Cass., 10 februari 1936, gecit.; Cass., 12 december 1955, gecit.).

Zie voor een overzicht en een kritische beoordeling van deze cassatierechtspraak (alsmede van de uitspraken van de lagere rechterlijke colleges) inzake de wijziging van de verkeersreglementering: PIRLET, R., "Le nouveau règlement de la police du roulage et l'article 2 du Code pénal", Bull.Ass., 1955, 5-17.

⁶²⁰. CORNIL, L., Concl. voor Cass., 16 oktober 1933, Pas., 1934, I, 32, met uitdrukkelijke referentie aan de arresten van 4 juli 1932 en 26 juni 1933, geciteerd in vorige voetnoot.

⁶²¹. Zie Cass., 4 juli 1949, Arr.Cass., 1949, 443, Pas., 1949, I, 502, met concl. eerste Adv.Gen. R. HAYOIT DE TERMICOURT, R.D.P., 1948-49, 1006, met noot J.R. (foutief vermeld in R.D.P. als 14 juli 1949; betreft een wijziging van de door het Instituut voor de wissel genomen reglementen, met de besluitwet van 6 oktober 1944 betreffende de wisselcontrole als rechtsgrond).

⁶²². Cass., 29 oktober 1985, Arr.Cass., 1985-86, 279: bij een vervanging van een vroeger koninklijk besluit door een later koninklijk besluit genomen in uitvoering van dezelfde wet als het eerste besluit, zonder dat deze wet zelf werd gewijzigd, vindt artikel 2, lid 2 geen toepassing. Wanneer dan één van de noodzakelijke hoedanigheden of bestanddelen van grondstoffen bestemd voor dierlijke voeding niet voldeed aan de voorschriften van een besluit ter uitvoering van de Wet van 11 juli 1969 betreffende de bestrijdingsmiddelen en de grondstoffen voor de landbouw, tuinbouw, bosbouw en veeteelt, blijven deze feiten strafbaar, zelfs indien een later besluit dat het vorige opheft en van kracht is ten tijde van de uitspraak, bepaalt dat de grondstoffen de in casu ontbrekende hoedanigheden niet meer dienen te bezitten.

exploitatie van stallen met grote zoogdieren⁶²³ of van de reglementering betreffende de invoer, uitvoer en doorvoer van goederen⁶²⁴. Ook het Hof van Beroep te Brussel achtte in een recent arrest artikel 2 Sw. niet toepasselijk in geval van een opheffing van een uitvoeringsbesluit in het milieustrafrecht⁶²⁵.

In de rechtspraak die voorafgaat aan het arrest van 29 februari 1932 heeft het Hof van Cassatie echter artikel 2, lid 2 Sw. wel toepasselijk geacht wanneer de voorschriften van een besluit ter uitvoering van een wet (in casu eveneens het verkeersreglement) op een voor de beklaagde gunstige

⁶²³. Cass., 10 december 1991, Arr.Cass., 1991-92, 326. Zelfde motivering als het in vorige voetnoot geciteerde cassatie-arrest van 29 oktober 1985, doch ditmaal toegepast op de vervanging van een nationaal uitvoeringsbesluit (K.B.) door een regionaal uitvoeringsbesluit (besluit van de Vlaamse executieve). De feiten strafbaar onder het opgeheven K.B. blijven strafbaar, zelfs wanneer deze ingevolge het latere regionale besluit genomen ter uitvoering van een ongewijzigd gebleven wet, ten tijde van het arrest geen strafbaar feit meer opleveren; in zulk geval vindt artikel 2, lid 2 Sw. geen toepassing.

Het exploiteren van een paardestal met drie paarden in een woongebied op een ogenblik dat een dergelijke activiteit vergunningsplichtig was overeenkomstig een voorschrift uit het A.R.A.B. en strafbaar krachtens de ongewijzigde strafwet van 5 mei 1888 betreffende het toezicht op de gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke inrichtingen, behoudt dan een strafbaar karakter, ook wanneer ten tijde van de beoordeling door de strafrechter een reeds in werking getreden besluit van de Vlaamse executie slechts een vergunning vereist voor zover er meer dan vijf gespeende dieren worden gehouden of gefokt en alzo de concrete exploitatiegedraging vanwege de beklaagde luidens de gewijzigde reglementering niet meer vergunningsplichtig is.

⁶²⁴. Cass., 27 mei 1992, R.D.P., 1992, 875, J.L.M.B., 1993, 27: artikel 2, lid 2 Sw. is in regel niet van toepassing wanneer de uitvoeringsbesluiten de voorwaarden van de strafbaarstelling wijzigen zonder dat de wet zelf die de straf bepaalt, wordt gewijzigd.

Indien de beklaagde dan bij de uitvoer van bepaalde goederen diende te beschikken over een uitvoervergunning overeenkomstig de op het ogenblik van de uitvoer geldende uitvoeringsbesluiten van de Wet van 11 september 1962, blijft hij bij ontstentenis van een dergelijke vergunning strafbaar, zelfs indien luidens de latere -op het ogenblik van de uitspraak in werking zijnde- uitvoeringsbesluiten de uitvoer van die goederen niet meer vergunningsplichtig is en dus het gebrek aan vergunning niet meer strafbaar is. Zowel in eerste aanleg als in hoger beroep had de strafrechter de beklaagde bij toepassing van artikel 2, lid 2 Sw. vrijgesproken (zie voor het vonnis in eerste aanleg: Corr.Brussel, 5 april 1991, J.T., 1991, 543).

⁶²⁵. Zie Brussel, 30 juni 1989, J.L.M.B., 1990, 175 (betreft de opheffing van een K.B. ter uitvoering van de Wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging). Zie tevens in het milieustrafrecht voor een recente toepassing van de uitzonderingsregel bij een gunstige wijziging van een lozingsvergunning (Corr.Gent, 11 juni 1992, T.M.R., 1993, 3, met noot van FAURE, M.).

wijze werden gewijzigd⁶²⁶. Ook in een later arrest van 17 april 1961 oordeelde het Hof van Cassatie nog dat een inbreuk op een op het ogenblik van het feit vigerend, doch ten tijde van de uitspraak opgeheven K.B., slechts kan bestraft worden wanneer het nieuwe K.B. de strafbaarheid behouden heeft⁶²⁷.

In het Nederlandse strafrecht aanvaardt de Hoge Raad thans de toepassing van de regel van de terugwerkende kracht (bepaald in artikel 1, lid 2 W.v.S.) eveneens bij de zogenaamde materiële wijzigingen -zijnde de wijzigingen die niet de echte strafbepalingen of sanctioneringsnormen, doch eerder de administratiefrechtelijke uitvoeringsregelingen betreffen-, op voorwaarde evenwel dat de wetsveranderingen getuigen van een *gewijzigd inzicht* van de wetgever *nopens de strafwaardigheid van het feit*⁶²⁸. In de

⁶²⁶. Zie Cass., 10 oktober 1910, Pas., 1910, I, 437, met concl. Adv. Gen. E. JANSSENS; Cass., 19 december 1910, Pas., 1911, I, 53; Cass., 18 januari 1926, Pas., 1926, I, 181. Deze drie arresten betreffen een wijziging van het snelheidsvoorschrift uit de verkeersreglementering; het nieuwe meer gunstige snelheidsvoorschrift werd toegepast op een snelheidsmisdrijf gepleegd vóór de inwerkingtreding van dit nieuwe uitvoeringsvoorschrift. In het arrest van 19 december 1910 stelt het Hof in algemene bewoordingen uitdrukkelijk dat de regel van artikel 2 tevens geldt voor de uitvoeringsreglementen (infra in § 4 geven we in voetnoot deze bewoordingen weer).

De latere omzwaai (cf. DEPELCHIN, L., l.c., 75) in het arrest van 29 februari 1932 (supra geciteerd) werd door het Hof niet uitvoerig gemotiveerd, enkel met de overweging dat dit "de draagwijdte is van artikel 1 van de Wet van 1 augustus 1899" (oude verkeerswet - dit artikel 1 bevatte een blanco-strafnorm).

⁶²⁷. Zie Cass., 17 april 1961, Pas., 1961, I, 875, R.D.P., 1960-61, 967 (betreft het aanbrengen van reclame langs toeristische verkeerswegen; volgens het Hof was het vorige en opgeheven K.B. geen voorlopige wetsbepaling, ingegeven door een tijdelijke noodzaak).

⁶²⁸. Zie HAZEWINKEL-SURINGA, D., Inleiding tot de studie van het Nederlandse strafrecht, bewerkt door REMMELINK, J., 1987, 10ed., 421 en uitgebreid in het proefschrift van G. KNIGGE, Verandering van wetgeving, 1984, 423 e.v. De strafrechtsleer noemt dit de *beperkt materiële leer*. De wetswijziging moet tot uitdrukking brengen dat de wetgever het feit minder strafwaardig vindt (zie NIEBOER, W. Materieel Strafrecht, 1991, 304). Deze beperkt materiële leer werd door de Hoge Raad voor het eerst toegepast in het zogenaamd crisis-akkerbouwarrest van 6 januari 1936. Dit arrest betreft een vervoer van aardappelen zonder het verplichte geleidebiljet, waarbij deze verplichting na de overtreding werd afgeschaft (zie N.J., 1936, n° 312 en VAN BEMMELEN, J.M., Ons Strafrecht, 1, Het materiële strafrecht - algemeen deel, bewerkt door VAN VEEN, Th.W., 1986, 9ed., 63). In de verkeerswetgeving werd de retroactiviteit o.m. aanvaard bij de opheffing van de maximumsnelheidsregel (H.R., 15 januari 1952, N.J., 1952, n° 242 -een standpunt dat overeenstemt met de (supra geciteerde) oude Belgische cassatierechtspraak die dateert van vóór het arrest van 29 februari 1932-), alsmede bij andere wijzigingen van de verkeersreglementering, zoals bv. aangaande de vereiste van een rechterbuitenspiegel voor een voertuig (H.R., 25 november 1975, N.J., 1976, n° 209) of het begrip "bromfiets" (H.R., 23 de-

vroegere jurisprudentie van de Hoge Raad werd de toepasselijkheid van de retroactiviteitsregel regelmatig uitgesloten in geval van een wijziging van de uitvoeringsregelingen en dit mede om reden dat de formele strafbaarstelling of sanctienorm ongewijzigd bleef⁶²⁹.

Ook de meer recente rechtspraak terzake van het Franse Hof van Cassatie heeft een belangrijke ontwikkeling doorgemaakt. In het bekende arrest VON SALTERN van 10 november 1970 oordeelde het Hof op algemene wijze "*qu'il est de principe que les textes réglementaires en matière économique ou fiscale ne rétroagissent pas à moins de dispositions contraires formellement exprimées*"⁶³⁰. Sindsdien heeft het Hof van Cassatie dit algemeen standpunt verfijnd en merkkelijk ingeperkt; een jurisprudentiële evolutie die zich volgens JEANDIDIER heeft afgespeeld in maar liefst zes fasen⁶³¹. Na aanvan-

cember 1986, N.J., 1987, n° 638). Aangaande de verhoging van de maximum-snelheid en het gewijzigd inzicht van de wetgever raadplege men de conclusie van Adv. Gen. MOK bij H.R., 15 mei 1979, N.J., 1979, n° 487.

Bij een verandering van de voorrangsregeling heeft de Hoge Raad echter geen gewijzigd inzicht in de strafwaardigheid aangenomen (H.R., 9 november 1942, N.J., 1943, n° 10). Het gaat hier volgens KNIGGE om een wijziging van een zogenaamde "technische regeling", zijnde een regeling "die haar innerlijke waarde niet zozeer ontleent aan de juistheid van haar inhoud, als wel aan de ordening die zij brengt" (KNIGGE, G., o.c., 470 en "Van gewijzigd inzicht; de ontwikkeling van het strafrechtelijk overgangsrecht", in Gedenkboek Honderd jaar Wetboek van Strafrecht, 1986, (171), 183). In het Franse strafrecht geeft LEVASSEUR ook een wijziging van de voorrangsregel als voorbeeld van een "une modification purement technique", ten aanzien waarvan moet vermoed worden dat de wetgever de retroactiviteitsregel impliciet heeft willen uitsluiten (zie LEVASSEUR, G., "Opinions hétérodoxes sur les conflits de lois répressives dans le temps", En hommage à Jean Constant, 1971, (189), 204). Eenzelfde voorbeeld bij RUBBRECHT en DECLERCQ (l.c., 151).

⁶²⁹. Zie NOYON, T.J. en LANGEMEIJER, G.E., Het Wetboek van Strafrecht, 7ed., bewerkt door REMMELINK, J., I, 14. (aangeduid als de formele leer).

⁶³⁰. Cass.fr., 10 november 1970, Bull.Crim., 1970, n° 293, D., 1971, 509, met noot MAZARD, J. (in casu kon dan ook een EEG-verordening niet retroactief worden toegepast op voordien gepleegde douane- en bankmisdriven). Aangaande het economisch strafrecht werd deze algemene formulering nog herhaald in een arrest van 1 juni 1981 (Bull.Crim., 1981, n° 179). De notie "en matière économique ou fiscale" blijft echter vrij vaag, zodat het moeilijk is om het toepassingsgebied van deze uitzondering zeer nauwkeurig te omschrijven (PRADEL, J. en VARINARD, A., Les grands arrêts du droit criminel, 1988 (2ed.), I, 131-132; PUECH, M., Droit pénal général, 1988, nr. 361). Het is evenwel duidelijk dat het transportrecht, en meer precies de transportcoördinatie-regeling, wel tot het economisch domein behoort (PRADEL, J. en VARINARD, A., ibid.; tevens infra § 3).

⁶³¹. Raadpleeg in detail: JEANDIDIER, W., Droit pénal général, 1991, 2ed., nr. 144; in zijn bijdrage in de Juris-Classeur Pénal ("Principe de légalité criminelle et application de la loi pénale dans le temps. Art. 4 C.P.", nr. 68, p. 34-36; daterend van 1988) bespreekt hij de eerste vijf

kelijk het toepassingsgebied van het retroactiviteitsbeginsel te hebben uitgebreid tot de geldboeten uit het fiscaal strafrecht, heeft het Hof sinds 1986 het standpunt van het VOL SALDERN-arrest quasi omgekeerd door het retroactiviteitsbeginsel mede te aanvaarden voor nieuwe wetten (*sensu stricto*), zelfs van economische aard, die een incriminatie afschaffen of mildere straffen voorschrijven, behoudens uitdrukkelijke andersluidende bepalingen⁶³². Voor de reglementaire bepalingen uit de tak van het economisch en douanestrafrecht blijft de retroactiviteitsregel evenwel slechts op gelimiteerde wijze toepasselijk. Indien namelijk de wetsbepaling als rechtsgrond van de incriminatie van kracht blijft, heeft de opheffing van de reglementaire uitvoeringsbepaling geen terugwerkende kracht⁶³³. Deze beperking van de retroactiviteitsregel (en m.a.w. het voortbestaan van de opgeheven reglementaire bepaling) geldt evenwel enkel ten aanzien van de misdrijven die op het moment van de opheffing reeds het voorwerp uitmaken van een vervolging en niet wanneer de voor de vervolging noodzakelijke reglementaire bepaling reeds opgeheven was op het ogenblik van zowel het opstellen van het proces-verbaal van vervolging als het instellen van de strafvordering⁶³⁴. MERLE en VITU stellen zich wel vragen bij de gegrondheid

fasen.

⁶³². Cassatierechtspraak sinds een arrest van 3 februari 1986 (Bull. Crim., 1986, n° 41, J.C.P., 1986, IV, 101). Raadpleeg voor een overzicht van de latere arresten o.m.: JEANDIDIER, W., o.c., 1991, p. 162; HUET, A., "Une méconnaissance du droit international (à propos de la rétroactivité in mitius)", J.C.P., 1987, I, 3293; MERLE, R. en VITU, A., Traité de droit criminel, I, Droit pénal général, 1988, 6ed., p. 347, noot 1.

⁶³³. Zie bv. recent: Cass.fr., 7 juni 1990, Bull.Crim., 1990, n° 232, D., 1990, 584, met noot PANNIER, J.; JEANDIDIER, W., o.c., 1991, nr. 144, in fine. Het Franse Hof van Cassatie heeft evenwel in een voorgaand arrest inzake het douanestrafrecht beslist dat kan beschouwd worden als een mildere en onmiddellijk toepasselijke bepaling, een opheffing van een reglementair voorschrift, basis van een incriminatie, wanneer de opheffing aan de vervolgte feiten hun strafbaar karakter ontnemt (Cass.fr., 25 januari 1988, Bull.Crim., 1988, n° 33, D., 1988, I.R., 62, J.C.P., 1988, IV, 123 en 1989, II, 21174, met noot PANNIER, J.). De rechtsleer betwijfelt echter of de oplossing van dit laatste arrest kan uitgebreid worden tot al de reglementaire bepalingen op economisch vlak (zie HUET, A., "La rétroactivité in mitius des textes réglementaires en matière économique (Dissonances sur une question simple)", J.C.P., 1989, I, 3378).

⁶³⁴. Een dergelijke nuancering heeft het Franse Hof van Cassatie gemaakt naar aanleiding van de opheffing van voorschriften van het Europees gemeenschapsrecht (zie Cass., 12 november 1986, Bull.Crim., 1986, n° 334, D., 1988, 39, met noot DEKEUWER, A., Gaz.Pal., 1987, I, 287, met noot COS-SON, J.).

Wanneer de opheffing van de reglementaire bepaling zodoende plaatsgrijpt vóór het instellen van de strafvervolgning, is het beginsel van de retroac-

van dit door het Hof gemaakte onderscheid; naar hun mening lijkt geen enkele verantwoording volledig overtuigend en kan men slechts gissen naar de ratio van het gekozen criterium⁶³⁵.

Voortgaande op dit kort rechtsvergelijkend overzicht is het opmerkelijk vast te stellen dat de jurisprudentie van zowel de Nederlandse Hoge Raad als van het Franse Hof van Cassatie inzake de toepasselijkheid van het beginsel van retroactiviteit van de mildere strafwet bij een modificatie van de uitvoeringsreglementering eerder in een tegenovergestelde richting evolueert(de) in vergelijking tot de rechtspraak van het Belgische Hof van Cassatie. Waar in het Nederlandse en Franse strafrecht thans duidelijk een grotere opening wordt gemaakt voor een retroactieve toepassing van een mildere reglementaire bepaling in een strafrechtelijke kontekst⁶³⁶, wordt in het Belgische strafrecht -voornamelijk door het meer veralgemenend standpunt in de drie recente cassatiearresten van 1985, 1991 en 1992- de actieradius van de kwestieuze uitzondering naar onze mening geenszins ingeperkt, maar wel verruimd.

tiviteit in mitius toepasselijk (HUET, A., "l.c.", J.C.P., 1989, I, 3378). Het aanknopingspunt is m.a.w. niet het plegen van het misdrijf, maar de aanhangingsmaking van de zaak (ROUJOU DE BOUBEE, G., noot onder Cass.fr., 7 december 1987, D., 1988, (478), 479) of zelfs de vaststelling van het misdrijf door een regelmatig proces-verbaal (MERLE, R. en VITU, A., o.c., 1988, 6ed., 348). Van zodra de reglementaire bepaling dan wordt opgeheven ná de datum van het P.V. of van de instelling van de strafvordering, heeft de opheffing geen invloed op het strafproces (DEKEUWER, A., gecit., 46).

In een eerste commentaar op de voorschriften van het nieuwe Franse Strafwetboek -die nu uitdrukkelijk de retroactiviteit in mitius voorschrijven (artikel 112-1, lid 3 N.C.P.)-, wordt geen aandacht besteed aan deze specifieke hypothese van intertemporaal strafrecht (zie DESPORTES, F. en LE GUNHEC, F., "Présentation des dispositions du nouveau Code pénal", Droit pénal, Le nouveau Code pénal, 1993, 2ed., nrs. 10-14, p. 5), zodat het geschetste jurisprudentieel standpunt vermoedelijk behouden blijft in het nieuwe Franse strafrecht (raadpleeg tevens hierna § 2).

⁶³⁵. MERLE, R. en VITU, A., o.c., 1988, 6ed., 348.

⁶³⁶. In zijn annotatie van het reeds aangehaalde Franse cassatie-arrest dd. 12 november 1986, is de DEKEUWER zelfs van oordeel dat men voortaan (in het Franse strafrecht) niet meer kan spreken van een uitzondering op de retroactiviteit in mitius op het economisch domein, maar van een bijzonder regime van een beperkte retroactiviteit voor de uitvoeringsreglementering (DEKEUWER, A., Noot onder Cass.fr., 12 november 1986 (en Cass.fr., 16 februari en 16 maart 1987), D., 1988, (42), 46).

§ 2. FUNDERING VAN DE UITZONDERING

De schaarse Belgische rechtsleer die verder gaat dan het louter aanstippen van deze vrij belangrijke en jurisprudentieel gecreëerde uitzondering, argumenteert dat deze uitzondering op de retroactiviteitsregel van artikel 2, lid 2 Sw. gefundeerd is op het essentieel *veranderlijk* en daarvoor *tijdelijk karakter* van de bepalingen van uitvoeringsreglementen die tot doel hebben een principieel en bestendig te regelen aangelegenheid te reglementeren; de modaliteiten van deze regeling worden via de uitvoeringsreglementering steeds aangepast aan de noodwendigheden van het ogenblik⁶³⁷. Bij een (gunstige) wijziging van zulke tijdelijke en veranderlijke reglementaire bepalingen -"waarin achtereenvolgens dezelfde wil van de wetgever om dezelfde stof te regelen concrete vorm krijgt"- wordt de *wil van de wetgever vermoed* dat hij de nieuwe regeling enkel bestemt voor toekomstige feiten en dat hij niet heeft willen afzien van bestraffing voor het verleden⁶³⁸.

Zo hebben bijvoorbeeld de verkeersreglementen en hun wijziging -een materie waarop het Hof van Cassatie de uitzondering herhaaldelijk heeft toegepast- volgens RUBBRECHT en DECLERCQ slechts één doel: een zo geordend en zo veilig mogelijk verkeer te verzekeren; de wegverkeerswet incrimineert dan ook op een bestendige wijze als blanco-strafwet het zich niet onderwerpen aan de verkeersreglementen die bestaan op de dag van het verkeersfeit⁶³⁹.

Naar de opvatting van advocaat-generaal DEPELCHIN moet de uitzondering be-

⁶³⁷. RUBBRECHT, J. en DECLERCQ, R., *l.c.*, 150-151 (deze auteurs stellen bijkomend dat het niet essentieel is dat een blijvende wet de strafbaarheid voorschrijft); VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., *o.c.*, nr. 369; raadpleeg tevens DEPELCHIN, L., *l.c.*, 76. Ook het Hof van Beroep te Brussel baseert zich in het reeds in § 1 geciteerde arrest van 30 juni 1989 op het veranderlijk en tijdelijk karakter van de uitvoeringsbepaling (*J.L.M.B.*, 1990, 175).

⁶³⁸. DEPELCHIN, L., *l.c.*, 78 en 81; cf. HENNAU, C. en VERHAEGEN, J., *o.c.*, nr. 90 in fine. De wil van de wetgever wordt terzake ook benadrukt door NYPELS en SERVAIS (*o.c.*, 1938, I, p. 38, nr. 11; met als voorbeeld het cassatie-arrest van 29 februari 1932 inzake de verkeersreglementering -foutief vermeld als 20 februari 1932) en door TROUSSE (*o.c.*, I, 1, nr. 311; met referentie aan het cassatie-arrest dd. 4 juli 1949 inzake de wisselcontrole).

⁶³⁹. Zie RUBBRECHT, J. en DECLERCQ, R., *l.c.*, 151; tevens DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *o.c.*, nr. 184-3° en RUBBRECHT, J., *o.c.*, 49. Vergelijkbaar met deze zienswijze is in het Nederlandse strafrecht de omschrijving van de zogenaamde technische regeling door KNIGGE, die ook meer de ordenende werking dan wel de inhoud van deze regeling als essentieel aanmerkt (KNIGGE, G., *l.c.*, 183).

treffende de verkeersreglementen in het kader geplaatst worden van de meer algemene uitzondering van de "**veranderlijke en tijdelijke wetsbepalingen**" - in de betekenis die de rechtsleer eerder betitelt als de "**gelegenheidswetten**" (zijnde wetten die worden ingevoerd ter regulering van uitzonderlijke omstandigheden van voorbijgaande aard)⁶⁴⁰-, waarbij eveneens wordt vermoed dat de wetgever niet heeft willen verzaken aan bestraffing voor het verleden⁶⁴¹.

⁶⁴⁰. DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nr. 184-2°.

⁶⁴¹. DEPELCHIN, L., l.c., 76. Voordien had PIRLET evenwel de stelling verdedigt dat de verkeersreglementering niet gelijk te stellen is met een tijdelijke reglementering, ontstaan door voorbijgaande omstandigheden (l.c., 14-17). In de lijn van de latere rede van DEPELCHIN heeft het Hof in het supra in § 1 geciteerde arrest inzake de reglementering van de wisselcontrole uitdrukkelijk gesteld dat de reglementen ter uitvoering van de besluitwet van 6 oktober 1944 betreffende de wisselcontrole "veranderlijke en tijdelijke maatregelen zijn, door de omstandigheden verwekt", met verwijzing naar de bedoeling van de wetgever niet te verzaken aan de beteugeling voor het verleden (Cass., 4 juli 1949, Arr.Cass., 1949, 443). Luidens één van de eerste cassatie-arresten in deze materie van de tijdelijke en veranderlijke wetsbepalingen (het arrest van 12 juni 1922 in de zaak LYCKX) ontsnappen de feiten waarvan de wetgever de strafbaarheid heeft opgeheven, aan elke bestraffing ingevolge artikel 2, lid 2 Sw., op voorwaarde dat de wetgever zonder twijfel heeft willen afzien van bestraffing voor het verleden én de toekomst (Pas., 1922, I, 204). De annotator van dit arrest (noot 1, ibid.) is evenwel van oordeel dat de toepassing van de retroactiviteitsregel bij de opheffing van de strafbaarheid gebaseerd is op het vermoeden van afschaffing van de wet voor het verleden (en geeft het cassatie-arrest van 19 december 1910 als voorbeeld, waarin de retroactiviteitsregel werd toegepast op een wijziging van de verkeersreglementering!); een vermoeden dat niet bestaat wanneer het een opheffing van wetten betreft die ontstaan zijn uit bijzondere omstandigheden.

Ook de Franse doctrine bespreekt de uitzondering van de reglementaire voorschriften behorende tot het economisch strafrecht onder de noemer van de "**gelegenheidswetten**" (b.v. JEANDIDIER, W., o.c., 1991, nr. 144 en MERLE, R. en VITU, A., o.c., 1988, nr. 259) en deed aanvankelijk ter rechtvaardiging beroep op de wil van de wetgever; nadien werden andere theorieën voorgesteld, zoals het onderscheid tussen "les normes pénales" en "les normes extra-pénales", tussen "les dispositions-buts" en "les dispositions-moyens" of tussen "les normes structurelles" en "les normes techniques" (zie de bespreking in o.m.: PRADEL, J. en VARINARD, A., o.c., 1988, I, 133-134 en PUECH, M., o.c., 1988, nr. 362).

Overeenkomstig de thans geldende strekking in het Nederlandse strafrecht wordt de bedoeling van de wetgever niet in de ene of de andere richting vermoed, maar dient de strafrechter -zoals reeds supra in § 1 aangestipt- bij een materiële wetswijziging na te gaan of de wetgever mede zijn inzicht inzake de strafwaardigheid of strafbaarheid van het feit heeft veranderd; een controle-opdracht die niet altijd eenvoudig is (zie HAZEWINDEL-SURINGA, D., o.c., 1987, 10ed., 421-423).

De rechtspraak inzake de gelegenheidswetten is in België, zoals ook in Frankrijk, oorspronkelijk tot stand gekomen n.a.v. de wetten uit de oorlogsperiode. Hierbij is het interessant vast te stellen dat in de materie waarin het Belgische Hof van Cassatie de uitzondering zeer recent heeft

Uit de drie recente, in § 1 geciteerde arresten van 1985, 1991 en 1992 blijkt echter ons inziens dat het Hof van Cassatie niet zozeer meer een beroep doet op het veranderlijk en tijdelijk karakter van het uitvoeringsreglement en op de wil van de wetgever (alleszins niet in een uitdrukkelijke motivering) om de toepassing van artikel 2, lid 2 Sw. uit te sluiten, doch de kwestieuze uitzondering -zoals reeds aangestipt- werkelijk op een meer universele manier formuleert in de betekenis van een *wijziging van een uitvoeringsreglement van een basiswet die zelf niet wordt gewijzigd*.

§ 3. TOEPASSING VAN DE UITZONDERING IN HET TRANSPORTSTRAFRECHT

Een transponering van deze jurisprudentiële uitzondering op artikel 2, lid 2 Sw. naar het terrein van het transportstrafrecht zal in dit onderdeel van het bijzonder strafrecht resulteren in het *grotendeels buiten werking stellen van het fundamenteel strafrechtelijk beginsel van de retroactiviteit van de lex mitior in de hypothese van een mildere strafbaarstelling*⁶⁴². De Belgische transportwetgever die tijdens het opstellen van een

toegepast (zijnde de in-, uit- en doorvoer van goederen; een materie die ingevolge de evolutie in de internationale handelspolitiek regelmatig wordt aangepast / bedoeld wordt het arrest dd. 27 mei 1992), eveneens recente ("gelegenheids")besluiten werden genomen ter uitvoering van de blancostrafwet van 11 september 1962, die het gevolg zijn van oorlogsomstandigheden (we denken bv. aan het M.B. dd. 8 augustus 1990 -B.S., 9-8-90- inzake Irak -en aanvankelijk ook Koeweit- en het M.B. dd. 15 juni 1992 -B.S., 19-6-92- inzake de Federale Republiek Joegoslavië (Servië en Montenegro).

Het zij tot slot vermeld dat de uitzondering van de "tijdelijke en occasionele wet" uitdrukkelijk wordt voorzien in artikel 24 van het Voorontwerp van Belgisch Strafwetboek van R. LEGROS, Koninklijk Commissaris voor de hervorming van het Strafwetboek. Ook bv. artikel 2, 4° van de Italiaanse Codice penale verklaart de retroactiviteitsregel niet toepasselijk op uitzonderlijke en tijdelijke wetten. In het definitief voorontwerp van het nieuwe Franse Strafwetboek van 1978 werd aanvankelijk eveneens de uitzondering van de tijdelijke wettelijke en reglementaire bepaling uitdrukkelijk opgenomen; nadien werd deze bepaling geschrapt om reden dat de Franse Conseil Constitutionnel besliste dat het beginsel van de retroactiviteit van de mildere strafwet een grondwettelijk karakter heeft (PRADEL, J. en VARINARD, A., O.C., 1988, I, 136; betreft het arrest dd. 19 en 20 februari 1981 van de Conseil Constitutionnel, D., 1982, 441, met noot DEKEUWER, A.). In de definitieve tekst van de nieuwe Code Pénal (de artikelen 112-1 tot en met 112-4, in werking op 1 september 1993) komt dan ook de gemelde uitzondering niet meer voor.

⁶⁴². Eén van de bezwaren tegen de formele leer uit het Nederlandse strafrecht (retroactiviteitsregel enkel toepasselijk bij wijziging van de formele strafbaarstelling of sanctienorm) is dat op deze wijze grote ter-

basisvervoerwet opteert voor het strafrecht als instrument ter handhaving van de transportvoorschriften, neemt namelijk vrijwel steeds genoegen met het voorschrijven van blanco-strafnormen, die vervolgens moeten worden ingevuld door achteraf in detail uit te werken uitvoeringsbepalingen. Een materiële wijziging van de strafrechtelijk gehandhaafde transportvoorschriften heeft dan ook meestal deze uitvoeringsbepalingen tot voorwerp, zonder dat enige inhoudelijke verandering wordt aangebracht aan de normen uit de blanco-strafwet.

Indien bijvoorbeeld de *technische reglementering inzake de massa of de afmetingen* van het voertuig in uitvoering van het Europees gemeenschapsrecht een voordelige wijziging zou ondergaan -meerbepaald in de zin van een verhoging van de in de artikelen 31, 32 en 32bis van het K.B. van 15 maart 1968 toegelaten maximale normen aangaande de massa's of de afmetingen- tussen het ogenblik waarop een vervoermisdrijf (bijvoorbeeld overlading) wordt gepleegd en het ogenblik waarop het misdrijf ter beoordeling ligt van de strafrechter en de strafrechtsgrond van artikel 4 van de Wet van 21 juni 1985 ongewijzigd zou blijven, dan moet -bij toepassing van de in § 1 geschetste uitzondering- de transportgedraging beoordeeld worden vanuit de op het ogenblik van de gedraging vigerende uitvoeringsreglementering, zelfs wanneer op het later tijdstip van de rechterlijke uitspraak de concrete gedraging geen (strafbare) inbreuk meer zou inhouden op de nieuwe reglementaire en reeds van kracht zijnde technische transportnormen. Een tweede voorbeeld kunnen we putten uit de belangrijke *wetgeving inzake het bezoldigd goederenvervoer over de weg*; een wetgeving die we reeds in de vorige afdeling van onderhavig hoofdstuk herhaaldelijk ter exemplificatie hebben gehanteerd. Het algemeen uitvoeringsbesluit van de basisstrafwet van 1 augustus 1960 bepaalt een aantal categorieën van vervoer die vrijgesteld zijn van de door deze basisvervoerwet ingestelde principiële en strafrechtelijk gesanctioneerde transportvergunningsplicht⁶⁴³. Indien nu een wijziging van het algemeen uitvoeringsbesluit de bestaande vrijstellingscategorieën zou uitbreiden of nieuwe zou invoeren, kunnen deze nieuwe en mildere vrijstellingsbepalingen enkel gelden voor toekomstige vervoeropdrachten en

reinen voor de toepassing van de retroactiviteitsregel verloren zouden gaan (HAZEWINKEL-SURINGA, D., *o.c.*, 1987, 420). Het Belgisch transportstrafrecht maakt zeker deel uit van deze "verloren terreinen".

⁶⁴³. De huidige algemene vrijstellingsregeling is vastgelegd in artikel 3 § 2 van het K.B. van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding (*B.S.*, 1 december 1992).

zodoende niet voor de transporten zonder vergunning verricht vóór de inwerkingtreding van de nieuwe reglementaire bepalingen en die onder vigeur van het vroegere vrijstellingsregime en in combinatie met de ongewijzigde blanco-strafbepaling uit de Wet van 1 augustus 1960 een vervoermisdrijf zouden opleveren. Gelet op de in § 2 aangeduide fundering, zullen dergelijke vrijstellingsbepalingen slechts modaliteiten zijn van de in casu bestendig te regelen aangelegenheid van het nationaal en internationaal bezoldigd transport van goederen over de weg.

In het Franse strafrecht wordt de regeling van het goederentransport geacht te behoren tot het zogenaamd economisch domein, met als gevolg dat het Hof van Cassatie de uitzondering van het niet-gelden van het retroactiviteitsbeginsel voor reglementaire bepalingen uit het economisch strafrecht mede heeft toegepast bij een gunstige wijziging van reglementaire voorschriften uit het transportstrafrecht⁶⁴⁴.

⁶⁴⁴. Betreft nieuwe definities in het strafrechtelijk gehandhaafd regime van de transportcoördinatie, zie: Cass.fr., 6 februari 1963, Bull.Crim., 1963, n° 69, Bull.Transp., 1963, 143 (begrip "service régulier"); Cass.fr., 16 maart 1964, Bull.Crim., 1964, n° 101, Bull.Transp., 1964, 121 (begrip "commissionnaire-affrèteur"); de nieuwe begripsomschrijvingen kunnen niet toegepast worden op de anterieure transportmisdrijven.

Raadpleeg terzake tevens BORRICAND, J., "La non-rétroactivité des textes réglementaires en matière économique ou fiscale", D., 1978, (275), 278 en 284; DECOCQ, A., Droit pénal général, 1971, 81; MERLE, R. en VITU, A., o.c., 1988, p. 344, noot 3; PRADEL, J. en VARINARD, A., o.c., 1988, 131. Het is aannemelijk dat het Hof deze rechtspraak, voorafgaand aan het arrest VON SALTERN dd. 10 november 1970, zal voortzetten (BORRICAND, J., ibid.).

DECOCQ beschouwt deze transportregels als een voorbeeld van de zogenaamde "dispositions-moyens", te onderscheiden van de "dispositions-buts". De retroactiviteitsregel geldt enkel voor de doel-bepalingen, waarvan de wijziging een aanpassing van het moreel oordeel vanwege de wetgever uitdrukt; de middel-bepalingen zijn volkomen afhankelijk van de omstandigheden en laten een dergelijk oordeel onaangeroerd (DECOCQ, A., o.c., 80-81). Van zodra een wijziging van het transportstrafrecht mede een crimineel-politieke verandering inhoudt, zal volgens PRADEL en VARINARD het retroactiviteitsbeginsel spelen, bv. bij een wijziging van de strafnorm (o.c., 1988, I, 135, met referentie aan het reeds supra in afdeling 2 § (3, A) geciteerde cassatie-arrest dd. 3 oktober 1978 -verlaging van de correctionele straf tot een politiestraf). De gewijzigde norm zal dan -vanuit het gemaakte onderscheid- logischerwijze in deze hypothese te aanzien zijn als een doel-bepaling.

Het zij opgemerkt dat ook LEVASSEUR het criterium hanteert van de verandering in de crimineel-politieke basisopvattingen ter onderscheiding van een wijziging van enerzijds louter technische aard en anderzijds structurele aard; enkel bij een structurele wijziging -een resultaat van een crimineel-politieke verandering- is de retroactiviteitsregel toepasselijk (LEVASSEUR, G., "Opinions hétérodoxes sur les conflits de lois répressives dans le temps", En hommage à Jean Constant, 1971, (189), 204).

Vergelijkbaar met dit door de Franse rechtsleer gemaakte onderscheid tussen "dispositions-buts / dispositions-moyens" of "normes structurelles / normes techniques" is de supra reeds aangestipte "beperkt materiële leer"

Men kan zich afvragen of deze ingrijpende uitzondering op het beginsel van de retroactiviteit van de mildere strafwet mede geldt bij een gunstige wijziging van rechtstreeks toepasselijke internationale of supranationale vervoerrechtsregels die door de uitvoeringsreglementen van een nationale blanco-strafwet desgevallend op bepaalde punten verder worden uitgewerkt en/of een ruimer toepassingsgebied verkrijgen en die bijkomend ingevolge een strafrechtelijk verwijzingsvoorschrift uit het uitvoeringsreglement, gericht naar een blanco-strafnorm uit de Belgische basiswet, in het Belgisch nationaal of regionaal strafrecht worden geïncorporeerd.

Ter illustratie kunnen we de *reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen* aanhalen. Zo maakt bijvoorbeeld artikel 2 § 1 van het K.B. van 16 september 1991⁶⁴⁵ de uitgebreide voorschriften van de bijlagen A en B van het A.D.R.-verdrag van 30 september 1957 inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg toepasselijk op het nationaal vervoer van gevaarlijke goederen en ditzelfde K.B. duidt in artikel 9 de strafrechtsgronden aan bij overtreding van de besluitbepalingen. Moet de strafrechter de regel van de terugwerkende kracht van de mildere strafwet terzijde schuiven, wanneer het in een strafcasus toepasselijk (internationaal) voorschrift uit de A.D.R.-bijlagen intussen voor de beklaagde op een positieve wijze werd aangepast en zoals gebruikelijk de blanco-strafwet - geselecteerd overeenkomstig de verwijzingsbepalingen van het K.B. van 16 september 1991- geen wijziging heeft ondergaan?

Quid indien het uitvoeringsbesluit van een blanco-strafwet geen of slechts een beperkt aantal materiële voorschriften van een supranationale wetgeving uitwerkt en voorts enkel de toepasselijke strafbepalingen aanduidt bij overtreding van het geheel van de voorschriften uit de supranationale wetgeving? Een dergelijke juridische situatie doet zich in het transportstrafrecht voor bij de strafrechtelijke handhaving van de frequent toe te passen *Europeesrechtelijke voorschriften die de rij- en rusttijden voor het wegvervoer en het apparaat ter controle van deze tijden (de tachograaf) reguleren*. Zo stelt artikel 2 § 1, lid 1 van de Wet van 18 februari 1969⁶⁴⁶ de

uit het Nederlandse strafrecht, waarin "het gewijzigd inzicht nopens de strafwaardigheid van het feit" als criterium fungeert. Op analoge wijze als LEVASSEUR stelt ook KNIGGE dat bij de verandering van "technische regelingen" er geen gewijzigd inzicht wordt aangenomen (KNIGGE, G., "Van gewijzigd inzicht; de ontwikkeling van het strafrechtelijk overgangsrecht", in Gedenkbok Hondert jaar Wetboek van Strafrecht, 1986, (171), 183).

⁶⁴⁵. B.S., 16 oktober 1991.

⁶⁴⁶. B.S., 4 april 1969.

overtredingen strafbaar van de besluiten die de Koning genomen heeft ter uitvoering van de verplichtingen voortvloeiende uit internationale verdragen en dito akten inzake het vervoer over de weg. De twee EEG-verordeningen van 1985 betreffende de rij- en rusttijden en het controleapparaat voor het wegvervoer leggen de EEG-lidstaten de verplichting op de toepasselijke sanctiebepalingen bij overtreding vast te stellen⁶⁴⁷. Aldus verklaart bijvoorbeeld artikel 3, lid 1 van het K.B. van 13 mei 1987⁶⁴⁸ de zo juist geciteerde blanco-strafbepaling van artikel 2 van de Wet van 18 februari 1969 van toepassing bij overtreding van de communautaire voorschriften inzake de rij- en rusttijden. Moet de strafrechter dan steeds de *lex temporis delicti* toepassen bij overschrijding van de rij- en rusttijden op het ogenblik van het verrichte wegtransport (voorschriften die per hypothese niet verder uitgewerkt zijn in het nationale uitvoeringsbesluit), zelfs wanneer de gewijzigde Europese verordening terzake inmiddels -op het ogenblik van de uitspraak- langere rijtijden of kortere rusttijden toelaat? Zeer waarschijnlijk zal in een dergelijke casus de voorschriften van de blanco-strafwet van 1969 geen wijzigingen ondergaan hebben.

In zijn reeds supra aangehaalde conclusie voor het cassatie-arrest van 16 juni 1975 sluit eerste advocaat-generaal DUMON niet uit dat het Europees gemeenschapsrecht (in casu een EEG-richtlijn inzake de technische eisen voor de voertuigen) deel kan uitmaken van het tijdelijk en veranderlijk karakter van een nationale reglementering⁶⁴⁹. Het afgeleid of secundair Europees transportrecht dat dient te worden omgezet in interne vervoerregels, zal in de Belgische rechtsorde meestal geïncorporeerd worden in een uitvoeringsreglement van een nationale blanco-strafwet (bijvoorbeeld de omzetting van de EEG-richtlijnen inzake de technische eisen in de bepalingen van het nationale K.B. van 15 maart 1968), zodat de getransformeerde transportnormen op het strafrechtelijk domein zeker in het toepassingsgebied van de thans behandelde uitzondering kunnen terechtkomen. Vervolgens hebben we supra in afdeling 2 (§ 3, B) geargumenteed dat in het strafrechtelijk kader een terugwerkende kracht kan worden verleend aan een op een incrimina-

⁶⁴⁷. Raadpleeg artikel 17, 1° van de Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (P.B.L., 1985, 370/1) en artikel 19, 1° van de Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (B.P.L., 1985, 370/8).

⁶⁴⁸. B.S., 4 juni 1987.

⁶⁴⁹. DUMON, F., Concl. voor Cass., 16 juni 1975, R.D.P., 1975-76, (67), 77-78.

tie gunstig inwerkende EEG-richtlijn, die na het verstrijken van de omzettingstermijn directe of rechtstreekse werking verkrijgt. Het laten participeren van een dergelijk Europees besluit aan het veranderlijk karakter van de nationale uitvoeringsreglementering naar dewelke het besluit uiteindelijk gericht is, zal uiteraard de deur sluiten voor een toepassing van artikel 2, lid 2 Sw.

In een arrest van 29 april 1969 kende het Hof van Cassatie het kenmerk van de veranderlijke en tijdelijke reglementering uitdrukkelijk toe mede aan EEG-besluiten (in casu EEG-verordeningen), met een uitsluiting van artikel 2, lid 2 Sw. tot gevolg⁶⁵⁰. Ook het Franse Hof van Cassatie heeft de uitzondering aangaande de reglementaire bepalingen uitgebreid tot EEG-verordeningen⁶⁵¹.

Gelet mede op de vereiste van het beperkt interpreteren van een uitzondering, moet naar onze mening *het beginsel van de retroactiviteit van de mildere strafwet ten volle spelen in het geval de meer gunstige internationale en supranationale vervoernormen rechtstreeks (m.a.w. zonder omzetting in nationale regels) toepasselijk zijn in de interne rechtsorde en de nationale bepaling (uit het besluit ter uitvoering van een blanco-strafwet of desgevallend rechtstreeks uit de blanco-strafwet) enkel een "penaliseringsfunctie" vervult*. Een dergelijke internationale en supranationale vervoerregeling is namelijk ons inziens naar de aard -gelet op het primauteitskarakter ervan- en op het materieel-inhoudelijke vlak onmogelijk gelijk te stellen met een uitvoeringsreglementering van een nationale blanco-straf-

⁶⁵⁰. Cass., 29 april 1969, Arr.Cass., 1969, 821 (betreft EEG-verordeningen aangaande de zuivelsektor en een overtreding van de strafrechtelijk gesanctioneerde vergunningsplicht voor de invoer van boter uit Nederland in België).

⁶⁵¹. Zie bv. Cass.fr., 10 november 1970, Bull.Crim., 1970, n° 293, D., 1971, 509, met noot MAZARD, J. (zijnde het bekende VON SALTERN-arrest); Cass.fr., 23 november 1973, Bull.Crim., 1973, n° 435; Cass.fr., 9 januari en 3 mei 1974, Bull.Crim., 1974, n° 13 en n° 157, D., 1974, I.R., 139, Rev. Sc.Crim., 1975, met noot LARGUIER, J. (betreft inbreuken op de wijnreglementering).

De retroactiviteitsregel is wel toepasselijk indien de EEG-verordening wordt opgeheven vóór het opstellen van een P.V. en vóór het instellen van de strafvordering (zie Cass.fr., 12 november 1986, Bull.Crim., 1986, n° 334, D., 1988, 39, met noot DEKEUWER, A., Gaz.Pal., 1987, I, 287, met noot COSSON, J.).

wet⁶⁵². Enkel op het formeel-strafrechtelijk vlak verleent een nationale bepaling (noodzakelijkerwijze) een strafrechtsgrond voor de penale beteugeling van inbreuken op deze vervoerregeling. Bijkomend volstaat de enkele vaststelling dat deze vervoernomen regelmatig worden aangepast (bijvoorbeeld de A.D.R.-voorschriften), geenszins om deze onmiddellijk in de kontekst van artikel 2, lid 2 Sw. het karakter te verlenen van een tijdelijke en veranderlijke wetsbepaling, geënt op bijzondere omstandigheden; een standpunt dat we hierna in § 4 eveneens wensen in te nemen ten aanzien van de nationale (oorspronkelijke en omgezette) uitvoeringsbepalingen van een blanco-(transport)strafwet.

§ 4. BEOORDELING VAN DE UITZONDERING

A. Vanuit artikel 2, lid 2 van het Belgisch Strafwetboek

Ter beoordeling van deze zeer belangrijke en omvangrijke uitzondering op de retroactiviteitsregel dient men naar onze mening op de eerste plaats te vertrekken van de juiste betekenis van de regel of het beginsel waarop de uitzondering wordt gemaakt. Welnu rechtsleer en rechtspraak aanvaarden algemeen -zoals supra in afdeling 2, § 3 aangegeven- dat het retroactiviteitsbeginsel verwoord in artikel 2, lid 2 Sw. niet mag worden beperkt tot een mildering van de strafmaat, doch zich mede richt naar een gunstige wijziging van de incriminatie of misdrijfomschrijving⁶⁵³. Vervolgens geldt de aldus omschreven fundamentele retroactiviteitsregel overeenkomstig artikel 100 Sw. in beginsel eveneens voor de mildere strafwet die behoort tot het bijzonder strafrecht, zoals bijvoorbeeld het transportstrafrecht.

⁶⁵². Ook in het Franse strafrecht betwist BORRICAND algemeen de assimilatie van de communautaire verordening met het reglement van intern recht in de kontekst van het retroactiviteitsbeginsel (zie BORRICAND, J., "l.c.", D., 1987, 285).

⁶⁵³. In het verlengde van haar -weliswaar vrij geïsoleerde- stelling dat de regel van de retroactieve werking van de lex mitior enkel geldt voor de straf en niet voor een inkrimping van de strafbaarstelling, betoogt VAN DEN WYNGAERT op logische wijze dat het niet-gelden van artikel 2, lid 2 Sw. t.a.v. een uitvoeringsreglementering geen uitzondering, doch slechts een toepassing uitmaakt van de door haar -op een aparte wijze- geïnterpreteerde retroactiviteitsregel (O.C., I, 89, 90 en 92).

Dat vele bepalingen van een uitvoeringsreglementering een *integrerend onderdeel* vormen van de *globale misdrijfsomschrijving* in geval de wetgever een blanco-strafnorm heeft voorgeschreven, lijkt ons moeilijk vatbaar voor een ernstige betwisting. De blanco-strafwet bevat de omschrijving van het misdrijf in abstracto ("overtreding van de besluiten ter uitvoering van de wet") -naast de eigenlijke strafnorm door het vastleggen van de toepasselijke strafmaat-, terwijl het uitvoeringsreglement de concrete delictsinhoud omschrijft. Een volledige analyse van de strafbaarstelling in haar constitutieve bestanddelen neemt een aanvang bij de formele blanco-strafrechtsnorm, doch kan slechts haar eindpunt bereiken na een inhoudelijke of materiële invulling van deze norm met de uitvoeringsvoorschriften. Deze abstracte en concrete -strafrechtelijk relevante- bepalingen van zowel de basiswet als het uitvoeringsbesluit stofferen en construeren samen en onlosmakelijk aldus de uiteindelijke misdrijfnorm, waaraan een feitelijke (vervoer)gedraging zal worden getoetst. Dat de concrete uitvoeringsvoorschriften slechts modaliteiten zouden zijn van een bestendig te regelen aangelegenheid, omschreven in de basiswet, doet aan deze globale misdrijfopbouw of delictstructuur geen afbreuk.

Ter ondersteuning van de stelling dat de voorschriften van een uitvoeringsreglement een integrerend onderdeel (kunnen) vormen van een misdrijfsomschrijving, kunnen we -ter vergelijking- verwijzen naar de concretisering van de algemene motiveringsplicht in hoofde van de strafrechter bij het uitspreken van een strafrechtelijke veroordeling. Om regelmatig gemotiveerd te zijn dient de veroordeling het bestaan van alle constitutieve bestanddelen van het misdrijf vast te stellen⁶⁵⁴; welnu de vastlegging van het misdrijf in de enkele bewoordingen van een blanco-strafnorm volstaat in dit opzicht niet volgens de jurisprudentie van het Hof van Cassatie⁶⁵⁵. Overeen-

⁶⁵⁴. Meer recent: Cass., 21 oktober 1986, Arr.Cass., 1986-87, 237; Cass., 17 maart 1987, Arr.Cass., 1986-87, 940, met noot R.D.; Cass., 27 oktober 1987, Arr.Cass., 1987-88, 247; Cass., 11 december 1990, Arr.Cass., 1990-91, 398; DECLERCQ, R., Strafvordering, 1987, II, 62; VERSTRAETEN, R., Handboek Strafvordering, 1993, nr. 1520.

Als specifiek voorbeeld voor het transportstrafrecht: Cass., 16 juni 1975, Arr.Cass., 1975, 1096, R.D.P., 1975-76, 67, met concl. Adv.Gen. F. DUMON (betreft de vermelding van al de bestanddelen van een strafbare inbreuk op het algemeen technisch reglement van 15 maart 1968).

⁶⁵⁵. Zie: Cass., 11 december 1990 (geciteerd in vorige voetnoot en volgens DECLERCQ een voorbeeld van een cassatie-arrest dat vaststaande oplossingen in herinnering brengt, DECLERCQ, R., "Oude recepten en nieuw recht. Drie jaar cassatierechtspraak over strafrechtspleging", Liber Amicorum Marc Châtel, 1991, 58-59). In casu werd bij een strafrechtelijke veroordeling op basis van de hormonenwet van 15 juli 1985 enkel de tekst van de blanco-

komstig de artikelen 163 en 195 Sv. dient de strafrechter tevens de wetsbepalingen aan te duiden die de bestanddelen van het misdrijf inhouden⁶⁵⁶; ter naleving van dit onderdeel van de algemene motiveringsplicht zal de strafrechter tevens de wetsbepalingen uit het uitvoeringsreglement dienen te vermelden die het misdrijf (mede) omschrijven⁶⁵⁷. Uit deze algemene motiveringsverplichting van de strafrechter is naar onze mening afleidbaar dat in geval een blanco-strafnorm verder wordt uitgewerkt in uitvoeringsbesluiten, ook deze reglementaire bepalingen constitutieve misdrijfbestanddelen opleveren en aldus mede de toe te passen incriminatie construeren.

Van zodra wordt aanvaard dat de bepalingen van de uitvoeringsreglementen behoren tot de strafrechtelijke misdrijfomschrijving, bestaat er in beginsel geen hinderpaal om de *strafrechtelijke retroactiviteitsregel* van artikel 2, lid 2 Sw. ook *toepasselijk* te verklaren *bij een wijziging in favorem van deze uitvoerings- of reglementaire bepalingen van een basisstrafwet uit het bijzonder strafrecht*; bijvoorbeeld indien de wijziging een inperking inhoudt van de opgelegde verplichtingen of het toepassingsgebied van de strafrechtelijk gesanctioneerde (transport)plichten *ratione materiae*, *personae* of *loci* beperkt. Door zulke "reglementaire" wijziging wordt ontegensprekelijk ook de op de gedraging toepasselijke incriminatie op gunstige wijze veranderd, zonder weliswaar enige aanpassing van het abstracte of blanco-gedeelte in de formele basisstrafwet. We zijn dan in zulke hypo-

strafnorm uit artikel 10 § 1 van die wet vermeld. Het Hof overweegt zelfs dat die wetsbepaling *geen omschrijving geeft van enig strafbaar feit* (eigen cursivering), doch enkel straffen bepaalt toepasselijk op de misdrijven die een overtreding uitmaken van de bepalingen van de wet of van de besluiten ter uitvoering ervan.

Zie voor een toepassing op het domein van het strafrecht aangaande het wegtransport van goederen: Cass., 14 oktober 1975, Arr.Cass., 1976, 200; betreft een strafrechtelijke veroordeling wegens overtreding van de voorschriften inzake prijzen en voorwaarden van het vervoer van zaken tegen vergoeding, met enkel een vermelding van de tekst van artikel 8 van de transportstrafwet van 1 augustus 1960.

⁶⁵⁶. Recent: Cass., 11 april 1984, Arr.Cass., 1983-84, 1061; Cass., 9 januari 1985, Arr.Cass., 1984-85, 614; Cass., 27 april 1988, Arr.Cass., 1987-88, 1078; DECLERCQ, R., O.C., II, 66-71; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., O.C., II, 426A; VERSTRAETEN, R., O.C., nr. 1523.

⁶⁵⁷. Zie: Cass., 27 april 1988 (geciteerd in vorige voetnoot); geen vermelding van het uitvoeringsbesluit (K.B. van 31 december 1931) van de drugwet van 24 februari 1921 - de veroordeling is dan ook naar recht niet met redenen omkleed.

Als specifiek voorbeeld voor het transportstrafrecht: Cass., 19 november 1974, Arr.Cass., 1975, 340 (betreft de aanduiding van de wetsbepalingen in het K.B. van 15 maart 1968 die de constitutieve bestanddelen vermelden van een strafbare overtreding van dit algemeen technisch reglement).

these ook geneigd afstand te nemen van de door de Belgische rechtspraak ontwikkelde uitzondering en eerder aan te sluiten bij de oude cassatie-rechtspraak die dateert van vóór het arrest van 29 februari 1932 en luidens dewelke de retroactiviteitsregel van artikel 2 Sw. eveneens geldt voor de krachtens een wet uitgevaardigde reglementen⁶⁵⁸.

Het argument dat de uitvoeringsreglementering meer aan verandering onderworpen is dan de basiswet komt ons geenszins voor als een ernstige hinderpaal. Dit lijkt ons zelfs bijna vanzelfsprekend te zijn, aangezien de basisstrafwet vaak niet veel meer inhoudt dan slechts algemene beginselen en een blanco-strafnorm. Dat vervolgens de uitvoeringsbepalingen regelmatig worden aangepast teneinde de wettelijke doelstellingen op een meer efficiënte wijze te kunnen realiseren, kan als zodanig geen reden vormen om de toepassing in de tijd van deze bepalingen in een strafrechtelijke kontekst algemeen op een analoge wijze te reguleren als deze van de -duidelijk hiervan te onderscheiden- voorschriften die behoren tot de zogenaamde gelegenheidswetgeving of dito reglementering met een essentieel tijdelijk en veranderlijk karakter. Interessant dienaangaande is het onderscheid dat TROUSSE maakt in één van zijn bekende overzichten van rechtspraak tussen enerzijds "*une réglementation volontiers évolutive*" (in beginsel van onbeperkte duur en gewijzigd omdat de ervaring heeft aangetoond dat verbeteringen nuttig of noodzakelijk waren) en "*une réglementation de caractère essentiellement variable et temporaire*" (die geen betrekking heeft op een geëvolueerde situatie, doch wel op situaties die ingevolge omstandigheden verschillen van het ene tot het andere ogenblik; het gaat dan niet om het vervangen van bepalingen door betere, maar om het hoofd bieden aan verschillende situaties); de retroactiviteitsregel van artikel 2, lid 2 Sw. is dan enkel van toepassing op de eerstgenoemde reglementering⁶⁵⁹. Hierbij aansluitend wensen

⁶⁵⁸. Zie bv. *expressis verbis* in Cass., 19 december 1910, Pas., 1911, I, 53:

" ... *Attendu, en effet, que suivant l'article 2 précité, la loi qui enlève à un acte son caractère délictueux doit, dès qu'elle a acquis force obligatoire, être appliquée même aux faits qui sont antérieures à sa mise en vigueur, mais ne sont pas encore irrévocablement jugés;*

" *Qu'il ne se concevrait pas que le juge pût infliger des peines à raison de la violation d'une loi qui est abrogée au moment où intervient la sentence;*

" *Qu'il en va de même des règlements édictés en vertu de la loi; ...* (nadruk toegevoegd).

⁶⁵⁹. TROUSSE, P.E., "Chronique trimestrielle de jurisprudence", R.D.P., 1960-61, 967-968; als voorbeeld van de tweede soort van reglementering citeert hij het arrest van 20 februari 1961 (Pas., 1961, I, 662) dat artikel 2, lid 2 Sw. niet toepasselijk verklaart op de veranderlijke en tij-

we tevens een cassatie-arrest aan te halen van 20 juni 1955, waarin het Hof overweegt dat indien de wetgever ingevolge de ontwikkeling der opvattingen de regeling heeft gewijzigd, hieruit niet kan worden afgeleid dat deze een voorlopig karakter zou vertonen⁶⁶⁰. Als beginsel of principeel uitgangspunt moet ons inziens vooropgesteld worden dat de uitvoeringsreglementen van een blanco-transportstrafwet beantwoorden aan de notie van een "evolutieve" reglementering, aan te passen aan de "ontwikkeling der opvattingen", met toepassing van artikel 2, lid 1 en lid 2 Sw. tot gevolg.

Alleen de omstandigheid dat de wetgever uitdrukkelijk heeft bepaald (in de wet of tijdens de parlementaire voorbereiding) of duidelijk gemaakt (naar de inhoud van het voorschrift) dat de opgeheven reglementaire of uitvoeringsvoorschriften voor het verleden blijven bestaan -m.a.w. ter beoordeling van feiten gepleegd onder vigeur van de inmiddels opgeheven voorschriften-, zou naar onze mening -bij wijze van uitzondering of "andersluidende bepaling" in de zin van artikel 100 Sw.- de werking van de retroactiviteitsregel van artikel 2, lid 2 Sw. mogen verhinderen⁶⁶¹. Zulke **wil van de**

delijke reglementering ter bestrijding van de rundertuberculose.

⁶⁶⁰. Cass., 20 juni 1955, Arr.Cass., 1955, 859; Pas., 1955, I, 1139. Betreft de opheffing van de Wet van 12 mei 1948 inzake de opening of de vergroting van zekere warenhuizen. Het Hof oordeelde tevens dat de kwestieuze wet geen intrinsiek tijdelijk karakter vertoont en geen wetsbepaling bevat die de toepassingsduur ervan beperkt, dat niets toelaat te vermoeden dat de wetgever geen definitieve werking zou bedoeld hebben en dat de voorgeschreven maatregelen niet voorkomen als verbonden aan bijzondere en tijdelijke omstandigheden.

⁶⁶¹. Tot verduidelijking van het op de inhoud gebaseerde criterium van de zeer gelimiteerde uitzondering kan desgevallend gebruik worden gemaakt van de term "disposition-moyen" of "norme technique", zoals ontwikkeld in de Franse strafrechtsdoctrine, maar dan slechts op zeer gelimiteerde wijze. Het kan namelijk enkel gaan om exceptionele gevallen, wanneer de bijzondere (en eigenlijk onbelangrijke) inhoud van de gewijzigde uitvoeringsbepaling overduidelijk maakt dat de aangebrachte wijziging geenszins een veranderd oordeel van de wetgever inhoudt over de strafbaarheid of strafwaardigheid van de gedraging. Ook de "beperkt materiële leer" uit het Nederlandse strafrecht kan aldus ons inziens nuttig worden aangewend op het vlak van de uitvoeringsreglementen van een blanco-(transport)strafwet, maar slechts bij wijze van uitzondering en van zodra de inhoud van de kwestieuze bepaling het niet-aangepast penaal oordeel van de wetgever onmiskenbaar aanwijst. We denken hierbij aan het alom geciteerde voorbeeld van een wijziging van de voorrangsregel (bv. voorrang van rechts of van links). De noodzaak van bestraffing van de inbreuken op de opgeheven reglementaire bepaling zal dan in een dergelijke strikte hypothese naar de opvatting van de strafwetgever niet verdwenen zijn en de retroactiviteitsregel is nu juist gefundeerd op het niet meer bestaan van een dergelijke noodzaak (zie o.m. HAUS, J., O.C., 1879, I, nr. 181 in fine; RUBBRECHT, J. en DECLERCQ, R., I.C., 131).

We zijn ons terdege bewust dat dit onderscheid niet altijd eenvoudig te

wetgever om af te wijken van artikel 2, lid 2 Sw. mag -gelet op het algemeen en principieel karakter van deze bepaling- geenszins worden vermoed om de enkele reden dat het gaat om een uitvoeringsreglementering. De rechtsgeldigheid van een dergelijke restrictief geformuleerde uitzondering dient evenwel bijkomend te worden getoetst aan de internationale strafrechtsnorm van artikel 15 BUPO of I.V.B.P.R. (zie infra, punt B). Aangaande de uitzondering van de zogenaamde "gelegenheidswetten" benadrukken RUBBRECHT en DECLERCQ dat de rechtspraak tegen de juridische logica indruist en de uitzondering stelt in plaats van de algemene regel, die gevormd wordt door de terugwerkende kracht van de mildere strafwet⁶⁶². Het komt ons voor dat een analoge situatie is gecreëerd op het vlak van de wijziging van een uitvoeringsreglementering, gezien ook hier de jurisprudentie de verhouding algemene regel / uitzondering (ten onrechte) heeft omgekeerd.

Het door ons verdedigd en van de rechtspraak afwijkend standpunt toepassend op het domein van het transportstrafrecht, zal bij wijze van voorbeeld een gunstige wijziging van het basisreglement inzake de *technische reglementering* waaraan de vrachtwagens dienen te voldoen (het K.B. van 15 maart 1968), naar onze mening *in beginsel* -als een in essentie evolutief reglement- een retroactieve werking dienen te verkrijgen in een concrete transportstrafcasus. Het is een verbetering van de technische normen in functie van het doeltreffender kunnen realiseren van de achterliggende ratio legis, die normalerwijze aan de grondslag van een dergelijk legislatief ingrijpen ligt en de strafwetgever heeft in de blanco-strafwet van 21 juni 1985 die fungeert als rechtsgrond voor een strafrechtelijke bejegening van zulke technische transportmisdrijven, geenszins zijn wil te kennen gegeven om af te wijken van artikel 2, lid 2 Sw. bij een wijziging van de uitvoeringsreglementen. Bijkomend kan ook het wijzigende uitvoe-

maken is -zoals ook de Franse doctrine herhaaldelijk heeft gesteld-, zelfs bij wijze van een zeer beperkte uitzondering. Misschien is het in deze materie inderdaad zo dat "le raisonnement doit souvent céder la place au sentiment intuitif" (aldus GENY, geciteerd door LARGUIER, J., "La non-rétroactivité "in mitius" des règlements des communautés européennes", *Rev. Sc.Crim.*, 1975, (403), 406). Van zodra evenwel de tekst terzake onvoldoende duidelijk of aanwijsbaar is of er blijft enige twijfel bestaan, moet men naar onze mening onmiddellijk terugvallen op het principieel uitgangspunt van de toepasselijkheid van de retroactiviteitsregel.

⁶⁶². RUBBRECHT, J. en DECLERCQ, R., *l.c.*, 148. Dat de specifieke stellingname aangaande de uitzondering van de gelegenheidswetten in de jurisprudentie noodzakelijk zou zijn in functie van een bestraffing van de gepleegde feiten, is luidens deze auteurs "een zaak van staatsbeleid en behoort niet tot de taak van de rechter". Zie tevens TROUSSE, P.E., *o.c.*, I, 1, nr. 308.

ringsreglement (in casu een K.B.) in deze hypothese geen uitdrukkelijke afwijking voorschrijven van de principiële tijdsregels uit een formele (straf)wet (artikel 2 Sw).

B. Vanuit artikel 15 van het BUPO of I.V.B.P.R.

Aangezien de fundamentele retroactiviteitsregel van artikel 2, lid 2 Sw. noch voorgeschreven is in de grondwet⁶⁶³, noch in artikel 7.1 van het E.V.R.M.⁶⁶⁴, kunnen uit deze belangrijke rechtsbronnen geen voorschriften geput worden om de formele wetgever te verbieden af te wijken van de regel van de retroactiviteit van de mildere strafwet. De traditioneel door de rechtsleer en de rechtspraak erkende uitzonderingen op de retroactiviteitsregel (waaronder de wijziging van de uitvoeringsreglementering) zijn dan ook verenigbaar met artikel 7 van het E.V.R.M.⁶⁶⁵. Mede vanuit deze invalshoek hebben we supra in punt A dan ook aanvaard dat bij wijze van een beperkte uitzondering de formele wetgever de toepassing van het in artikel 2, lid 2 Sw. neergelegde retroactiviteitsbeginsel kan uitschakelen bij een gunstige wijziging van een reglement ter uitvoering van een ongewijzigd gebleven blanco-strafwet.

Sedert het Internationaal Verdrag inzake Burgerrechten en Politieke

⁶⁶³. CONSTANT, J., o.c., 1965, nr. 60; DECLERCQ, R. en RUBBRECHT, J., l.c., 126 en 146; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nr. 179; TROUSSE, P.E., o.c., I, 1, nr. 243.

⁶⁶⁴. Artikel 7.1 E.V.R.M. bevat enkel het verbod van retroactiviteit van de zwaardere strafwet. Aan dit artikel 7.1 kan geen recht worden ontleend op toepassing van een meer gunstige strafwet in geval van wijziging na het plegen van het misdrijf (zie E.C.R.M., 6 maart 1978, N.7900/77, X/Duitse Bondsrepubliek, D.R., 13 (maart 1979), 70-72; COHEN-JONATHAN, G., La Convention européenne des droits de l'homme, 1989, 446-447; FAWCETT, J.E.S., The application of the European Convention on Human Rights, 1987, 207; VAN DIJK, P. en VAN HOOFF, G.J.H., De Europese Conventie in theorie en praktijk, 1990, 401). Het ontbreken van de retroactiviteitsregel in het E.V.R.-M. is inderdaad te betreuren (zie VAN DIJK, P. en VAN HOOFF, G.J.H., ibid.). De bewering van VAN DEN WYNGAERT dat "ook in artikel 7 E.V.R.M. het beginsel van de retroactieve werking van de lex mitior enkel t.a.v. straffen geformuleerd is" (o.c., I, 89), lijkt ons dan ook onjuist te zijn.

Het zij vermeld dat ook artikel 11.2 van de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens, aanvaard door de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties op 10 december 1948, enkel de regel van de niet-retroactiviteit van de zwaardere strafwet bevat.

⁶⁶⁵. DE NAUW, A., "De gelding in de tijd van de wet betreffende het verstrekken van sterke drank", R.W., 1986-87, 1086, nr. 3. en Syllabus Strafrecht, 1992, 46.

rechten (afgekort BUPO of I.V.B.P.R.) door België op 21 juli 1983 werd geratificeerd⁶⁶⁶, dient men in de interne Belgische strafrechtsorde evenwel op het vlak van de werking van de strafwet in de tijd bijkomend rekening te houden met artikel 15.1 van het BUPO of I.V.B.P.R., dat behoudens het verbod van retroactieve werking van de zwaardere strafwet tevens in fine (derde zin) de **verplichte retroactiviteit van de mildere strafwet** voorschrijft in de volgende bewoordingen:

"Indien, na het begaan van het strafbaar feit de wet mocht voorzien in de oplegging van een lichtere straf, dient de overtreder daarvan te profiteren".

Tijdens het opstellen van de BUPO-bepaling werd het beschouwd als een tendens in het moderne strafrecht om de dader van een strafbaar feit het voordeel toe te kennen van de lichtere straf die zou kunnen ingevoerd worden na het plegen van het feit⁶⁶⁷. De invloed van deze internationale strafrechtsnorm op de geldigheid van de uitzondering van de uitvoeringsreglementering wordt uiteraard gedetermineerd door de preciese interpretatie en toepassing die aan de norm wordt verleend.

Artikel 15.1 BUPO laat geen uitzonderingen toe op de erin vermelde beginselen en zelfs in geval van een algemene noodtoestand mag van dit artikel niet worden afgeweken⁶⁶⁸. De in het BUPO vervatte regel van de terugwerken-de kracht is niet enkel toegestaan, maar houdt zelfs een verplichting in voor de strafrechter⁶⁶⁹. De vraag blijft natuurlijk of de BUPO-retroactiviteitsregel beperkt blijft tot de nieuwe wet die ex post facto een lichtere

⁶⁶⁶. Zie BOSSUYT, M., "België partij bij de UNO-pacten inzake mensenrechten (21 juli 1983)", R.W., 1983-84, 781. Betreft het UNO-Verdrag inzake Burgerrechten en Politieke Rechten dd. 19 december 1966, goedgekeurd bij Wet van 15 mei 1981, B.S., 6 juli 1983.

⁶⁶⁷. BOSSUYT, M.J., Guide to the "Travaux Préparatoires" of the International Covenant on Civil and Political Rights, 1987, 326; LAHTI, R., "Article 11", in The Universal Declaration of Human Rights: A Commentary, 1992, 182.

⁶⁶⁸. Raadpleeg artikel 4, 2° BUPO of I.V.B.P.R. en tevens POCAR, F., "The International Covenant on Civil and Political Rights", in Manuel on human rights reporting, UNITED NATIONS CENTRE FOR HUMAN RIGHTS, UNITAR (ed.), 1991, 105.

⁶⁶⁹. Zie DE ZAYAS, A., MOLLER, J.TH. en OPSAHL, T., "Toepassing van het Internationale Verdrag inzake de Burgerlijke en Politieke Rechten door het Comité voor de Rechten van de Mens op grond van het facultatief Protocol", in Het Internationale Verdrag inzake Burgerlijke en Politieke Rechten en zijn betekenis voor Nederland, 1987, 70 en NOWAK, M., UNO-Pakt über bürgerliche und politische Rechte und Fakultativprotokoll. CCPR-Kommentar, 1989, p. 293, rdnr. 15.

straf oplegt -zoals uitdrukkelijk bepaald-, dan wel mede geldt -zoals artikel 2, lid 2 Sw.- voor een nieuwe wet die gunstiger is op het vlak van de wettelijke *strafbaarstelling*. Luidens een passage uit de voorbereidende werken van het BUPO heeft het retroactiviteitsverbod van de zwaardere strafwet betrekking op zowel de bestraffing als de omschrijving van het strafbaar feit⁶⁷⁰. In deze voorbereidende werken wordt tevens gewag gemaakt van de retroactiviteit van "een mildere strafwet" zonder verdere precisering⁶⁷¹, wat een argument kan opleveren -tesamen met de vage formulering van de verdragsnorm⁶⁷²- om de BUPO-retroactiviteitsregel niet te beperken tot een legislatief optreden dat enkel de wettelijke strafmaat vermindert. Ook de recente Belgische rechtsleer die het compatibiliteitsprobleem signaleert van de traditioneel op artikel 2, lid 2 Sw. gemaakte uitzonderingen ten aanzien van de internationale BUPO-retroactiviteitsnorm, interpreteert het artikel 15 BUPO (minstens op impliciete wijze) als tevens betrekking hebbende op een incriminatiewijziging⁶⁷³; een interpretatie die we volledig

⁶⁷⁰. Zie: BOSSUYT, M.J., Travaux Préparatoires, o.c., 323.

⁶⁷¹. BOSSUYT, M.J., Travaux Préparatoires, o.c., 328; NOOR MUHAMMAD, H.N.A., "Due process of law for persons accused of a crime", in The international Bill of Rights. The Covenant on Civil and Political Rights, HENKIN, L., (ed.), 1981, 164.

Het zij bijkomend opgemerkt dat ook de Europese Commissie voor de Rechten van de Mens alsmede de rechtsleer aangaande het E.V.R.M. de algemene term "een meer gunstige strafwet" vermelden, wanneer ze stellen dat de retroactiviteitsregel in tegenstelling tot artikel 15 BUPO niet voorkomt in artikel 7 E.V.R.M. (zie E.C.R.M., 6 maart 1978, N.7900/77, X/Duitse Bondsrepubliek, D.R., 13 (maart 1979), 70-72; COHEN-JONATHAN, G., o.c., 446; FAWCETT, J.E.S., o.c., 207).

⁶⁷². NOWAK, M., o.c., p. 292, rdnr. 13.

⁶⁷³. Zie DE NAUW, A., o.c., 1992, 46; TULKENS, FR. en VAN DE KERCHOVE, M., Introduction au droit pénal, 1991, p. 145, noot 194. Contra: VAN DEN WYNGAERT die in het verlengde van haar aparte stelling benadrukt dat in artikel 15 BUPO het beginsel van de retroactieve werking van de lex mitior enkel t.a.v. de straffen is geformuleerd (o.c., I, 89).

Dat aan de nationale bepaling van artikel 2, lid 2 van het Belgisch Strafwetboek een dergelijke betekenis wordt toegekend, levert nog geen decisief argument op voor een dergelijke interpretatie. Juist aangaande de term "straf" uit artikel 15 BUPO, heeft het Comité van de Mensenrechten - een speciaal orgaan opgericht overeenkomstig het BUPO- in de zaak VAN DUZEN vs. CANADA (nr. 50/1979) geoordeeld dat bepaalde begrippen uit het verdrag een autonome betekenis hebben, onafhankelijk van een nationaal rechtstelsel (zie o.m.: DE ZAYAS, A., MOLLER, J.TH. en OPSAHL, T., "l.c.", in Het Internationale Verdrag inzake Burgerlijke en Politieke Rechten en zijn betekenis voor Nederland, 1987, 47; McGOLDRICK, D., The Human Rights Committee. Its Role in the Development of the International Covenant on Civil and Political Rights, 1991, 159; in casu ging het om een Canadese wet -the Canadian Criminal Law Amendment Act 1977- die de regeling inzake de voorwaardelijke

onderschrijven. In de Nederlandse strafrechtsdoctrine schrijven HAZEWINKELSURINGA / REMMELINK algemeen dat de regel van overgangsrecht van artikel 1, lid 2 van het Nederlandse Wetboek van Strafrecht (geformuleerd als "de voor de verdachte gunstigste bepalingen") tegenwoordig voorgeschreven is in artikel 15, lid 1 BUPO⁶⁷⁴. KNIGGE daarentegen beschouwt in zijn proefschrift over verandering van wetgeving de letterlijke interpretatie van de verdragsbepaling als enkel slaande op een wijziging in de zwaarte van de strafbedreiging en niet op een wijziging in de strafbaarstelling, als de meest aannemelijke⁶⁷⁵. In de Franse strafrechtsleer is HUET van oordeel dat artikel 15 BUPO op de meest algemene wijze het beginsel van de retroactiviteit in mitius bevestigt en derhalve ruim moet geïnterpreteerd worden; deze internationale norm betreft dan zowel de straf als de incriminatie, evenals de wet en de reglementen, ook deze behorende tot het economisch en fiscaal strafrecht⁶⁷⁶.

Vanaf de datum van ratificatie -21 juli 1983- heeft het BUPO of I.V. B.P.R. een bindende kracht gekregen voor België⁶⁷⁷, met als belangrijk ge-

invrijheidstelling wijzigde).

Opvattingen vanwege het VN-Comité over de juiste betekenis van artikel 15 BUPO zijn evenwel zeer schaars, zoals zeer recent nog gebleken is uit de artikelsgewijze bespreking van de jurisprudentie van het Comité door SYBESMA-KNOL, waarin artikel 15 gewoon niet voorkomt (zie SYBESMA-KNOL, N., "Overzicht van de rechtspraak van het VN-Comité voor de Rechten van de Mens, met bijzondere aandacht voor de relevantie voor de interne rechtsorde", in De betekenis van het Internationaal Verdrag inzake de Burgerlijke en Politieke Rechten voor de interne rechtsorde, Studiedag dd. 10 december 1992 van het Interuniversitair Centrum Mensenrechten).

⁶⁷⁴. o.c., 1987, 10ed., 417.

⁶⁷⁵. KNIGGE, G., o.c., 1984, 329-330. Hij wijst terzake op de aparte behandeling van de strafbedreiging en de strafbaarstelling in het eerste deel van artikel 15, lid 1 BUPO en vermoedt dat ook de opstellers van het verdrag rekening hebben gehouden met de bezwaren die voortvloeien uit een onverkorte toepassing van de retroactiviteitsregel. Toch sluit hij uiteindelijk niet uit dat in de toekomst de BUPO-bepaling ook toepasselijk wordt op een wijziging van de strafbaarstelling.

⁶⁷⁶. HUET, A., "La rétroactivité in mitius des textes réglementaires en matière économique (Dissonances sur une question simple)", J.C.P., 1989, I, 3378 en tevens "Une méconnaissance du droit international (à propos de la rétroactivité in mitius)", J.C.P., 1987, I, 3293. Ook volgens PRADEL dient het retroactiviteitsbeginsel ingevolge artikel 15 BUPO een algemene draagwijdte te verkrijgen (PRADEL, J., Droit pénal général, 1992, 8ed., 213).

⁶⁷⁷. Zie o.m. LEMMENS, P. en VAN SCHOU BROECK, C., "De verslagen van de Belgische regering van het Comité voor de Rechten van de Mens", p. 1, in De betekenis van het Internationaal Verdrag inzake de Burgerlijke en Politieke Rechten voor de interne rechtsorde, Studiedag dd. 10 december 1992 van het

volg in rechte dat de formele Belgische wetgever door de internationale strafrechtsnorm van artikel 15, 1 BUPO nu ook gehouden is de retroactiviteitsregel te eerbiedigen⁶⁷⁸. Aangezien het retroactiviteitsvoorschrift van artikel 15.1 BUPO wordt beschouwd als een *internationaalrechtelijke norm met directe werking*⁶⁷⁹, heeft dit voorschrift voorrang op de Belgische (straf)wettelijke bepalingen (inclusief uiteraard de regels uit het transportstrafrecht) en kan deze primerende internationale verdragsnorm rechtstreeks voor de nationale strafrechter worden ingeroepen, met uitschakeling van de strijdige internrechtelijke bepalingen tot gevolg.

Reeds in een annotatie in het Rechtskundig Weekblad van 20 december 1986 signaleerde DE NAUW dat de traditionele uitzonderingen op de retroactiviteitsregel met deze internationale strafrechtsnorm op gespannen voet komen te staan⁶⁸⁰; een opmerking die de auteur herhaalde naar aanleiding van het recente cassatie-arrest dd. 27 mei 1992 aangaande de uitzondering van de uitvoeringsreglementering⁶⁸¹. Ook TULKENS en VAN DE KERCHOVE zijn van oor-

Interuniversitair Centrum Mensenrechten; VAN HOUTTE, H., en SCHERMERS, H.G., Internationaal en Europees recht, 1987, § 532 in fine.

⁶⁷⁸. DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nr. 179; tevens TULKENS, FR. en VAN DE KERCHOVE, M., o.c., p. 144-145, noot 189; zie tevens supra afdeling 1 § 1 (rechtsbronnen) van dit hoofdstuk. België heeft bij het neerleggen van de bekrachtigingsoorkonde geen verklaringen en voorbehouden gemaakt ten aanzien van dit artikel 15 BUPO (zie Lijst der gebonden Staten, België (4), B.S., 6 juli 1983, 8831-8832).

⁶⁷⁹. Zie DE NAUW, A., "De rijke verscheidenheid van tijdschriftartikelen en noten", T.R.D.r., 1992, 9, 1182 en VELU, J. en ERGEC, R., "Convention Européenne des droits de l'homme", in R.P.D.B., Compl. VII, 1990, nr. 625 in fine.

Raadpleeg algemeen inzake de directe werking van de normatieve BUPO-bepalingen: Cass., 17 januari 1984, Arr.Cass., 1983-84, 559, R.W., 1984-85, 1147, met noot L. (betreft de uitdrukkelijke toekenning van een directe werking aan het voorschrift van artikel 9, 1 van het BUPO) en in de rechtsleer o.m.: BOSSUYT, M.J., "De directe werking van het Internationaal Verdrag inzake de Burgerrechten en Politieke Rechten", R.W., 1978-79, 235-248 en "België partij bij de UNO-Pacten inzake de mensenrechten", R.W., 1983-84, (781), 784-785, nr. 2; BRACQUENE, P., "De directe werking van het Internationaal verdrag inzake de Burgerrechten en Politieke Rechten na het cassatiearrest van 17 januari 1984", R.W., 1984-85, 1563-1572; VELU, J., Les effets directs des instruments internationaux en matière de droits de l'homme, 1981, 33-53.

⁶⁸⁰. DE NAUW, A., "De gelding in de tijd van de wet betreffende het verstrekken van sterke drank", (noot onder Cass., 11 februari 1986), R.W., 1986-87, 1087; tevens DE NAUW, A., o.c., 1992, 46.

⁶⁸¹. Zie DE NAUW, A., "De rijke verscheidenheid van tijdschriftartikelen en noten", T.R.D.r., 1992-09, 1182 in fine.

deel dat deze uitzonderingen niet meer compatibel zijn met artikel 15 BUPO⁶⁸². Het voorbehoud van "de uitdrukkelijke andersluidende bepalingen" dat het Franse Hof van Cassatie formuleert ten aanzien van de retroactieve toepassing van de mildere strafwet, wordt eveneens door de Franse rechtsleer in strijd geacht met artikel 15 BUPO⁶⁸³. Aangezien KNIGGE in zijn reeds aangehaald proefschrift de BUPO-retroactiviteitsregel beperkt tot een wijziging in de zwaarte van de strafbedreiging, acht deze auteur de rechtspraak van de Nederlandse Hoge Raad inzake "het gewijzigd inzicht van de wetgever" niet strijdig met het BUPO⁶⁸⁴.

Het door de recente Belgische cassatierechtspraak (arresten van 1985, 1991 en 1992) op een meer universele en principiële wijze niet toekennen van een terugwerkende kracht aan een gunstige wijziging van een uitvoeringsreglement van een onveranderd gebleven blanco-strafwet is derhalve ons inziens niet enkel **strijdig** met het nationaal voorschrift van artikel 2, lid 2 Sw. (infra punt A), doch tevens **onverenigbaar** met de internationale bepaling van artikel 15.1 I.V.B.P.R. of BUPO, die -in de interpretatie die we voorstaan- mede een *gunstige wijziging van de strafbaarstelling* omvat. De door ons doorgevoerde strikte begrenzing van deze uitzondering tot de uitdrukkelijke wil van de wetgever -ongeacht de inhoudelijke aard van de uitvoeringsreglementering- kan evenmin een toetsing aan de internationale en voorranghebbende BUPO-norm doorstaan; de formele wetgever is namelijk eveneens gebonden aan deze BUPO-norm. Zelfs wanneer het bij wijze van een zeer gelimiteerde exceptie uitdrukkelijk zou gaan om een zogenaamd veranderlijk (en daardoor tijdelijk) uitvoeringsreglement of een zogenaamde technische reglementaire bepaling van een blanco-strafwet, komt het ons voor dat het blijven toepassen van zulk opgeheven reglement -posterieur aan de opheffing- op de strafbare inbreuken begaan tijdens de geldingsduur ervan, een schending inhoudt van het BUPO-retroactiviteitsvoorschrift, aangezien -zoals supra reeds aangestipt- artikel 15 BUPO (aanvaard door België zonder enig voorbehoud) geen uitzonderingen toelaat en luidens de expliciete verdragsbepaling van artikel 4 BUPO geen afwijking mogelijk is van artikel 15, zelfs niet bij een algemene noodtoestand die een bedreiging

⁶⁸². TULKENS, FR. en VAN DE KERCHOVE, M., o.c., p. 145, noot 194 (betrekking hebbende op de uitzondering van de occasionele en tijdelijke wetten en reglementen).

⁶⁸³. Zie HUET, A., l.c., 1987, I, 3293 en 1989, I, 3378; JEANDIDIER, W., o.c., 1991, 149; PRADEL, J., o.c., 1992, 213.

⁶⁸⁴. KNIGGE, G., o.c., 1984, 328-330.

vormt voor het bestaan van het volk. Ook binnen de kontekst van het Franse strafrecht verdedigt HUET de stelling dat artikel 15 BUPO de uitzondering aangaande de reglementaire bepalingen uit het economisch strafrecht niet toelaat, zelfs niet wanneer het instellen van de strafvordering de opheffing van de reglementaire bepaling antecedeert⁶⁸⁵. MERLE en VITU poneren daarentegen de stelling dat artikel 15 BUPO specifiek de wetten betreft die straffen bepalen en zeker niet de zogenaamde extra-penale wetten, zijnde zekere wetten die rechtstreeks de voorwaarden van een strafrechtelijke incriminatie wijzigen, zonder zelf een strafwet te zijn⁶⁸⁶.

⁶⁸⁵. HUET, A., l.c., 1989, I, 3378.

⁶⁸⁶. MERLE, R. en VITU, A., o.c., 1988, 6ed., p. 347-348, noot 1 in fine; alsmede p. 343 (omschrijving van een extra-penale wet; ter illustratie van een extra-penale wet citeren zij o.m. het reeds supra aangehaalde cassatie-arrest dd. 6 februari 1963, waarin de retroactiviteitsregel niet toepasselijk werd geacht op een gunstige wijziging van reglementaire bepalingen behorende tot het transportstrafrecht).

Het verlenen van een extra-penaal karakter aan sommige bepalingen is echter naar de opvatting van PRADEL en VARINARD moeilijk te aanvaarden; wanneer namelijk een voorschrift uit een extra-penale discipline voorzien wordt van een strafsanctie, wordt de gehele bepaling van strafrechtelijke aard (PRADEL, J. en VARINARD, A., o.c., 1988, I, 133), creëert de wetgever aldus een incriminatie (PRADEL, J., "Chronique de jurisprudence. Infractions contre l'ordre économique", Rev.Sc.Crim., 1987, 716). Een opvatting die we volledig delen.

Het zij bijkomend opgemerkt dat volgens DECOCQ in de kontekst van het transitoir strafrecht enkel de zogenaamde "dispositions-moyens" kunnen aanzien worden als louter extra-penale bepalingen (o.c., 86).

Of uiteindelijk de internationale retroactiviteitsregel van artikel 15 BUPO mede deze specifieke categorie van de "middel-bepalingen" omvat, vormt een meer delicate vraag.

Persoonlijk hebben we deze vraag zo juist positief beantwoord. In de Nederlandse strafrechtsdogmatiek acht KNIGGE het echter niet onmogelijk dat de toepassing van de BUPO-verdragsbepaling in de toekomst afhankelijk wordt gesteld van een "gewijzigde rechtsovertuiging" in hoofde van de wetgever, in geval de interpretatie van de bepaling zou uitgebreid worden tot de strafbaarstelling (KNIGGE, G., o.c., 1984, 330).

C. Kort besluit

Concluderend zijn we derhalve van oordeel dat in naleving van artikel 2, lid 2 Sw. en artikel 15.1 BUPO of I.V.B.P.R. -als fundamentele bepalingen uit het intertemporaal strafrecht- een *wijziging van een vervoerrechtelijk uitvoeringsreglement* die resulteert in een *gunstige aanpassing van (het materieel component van) een incriminatie* uit het transportstrafrecht -in de zin van een inperking van de globale wettelijke strafbaarstelling die enkel voor het formele of blanco-gedeelte voorkomt in de ongewijzigde basisvervoerwet-, in een strafrechtelijke kontekst *een retroactieve werking* dient te verkrijgen en dit -ingevolge artikel 15 BUPO- *in quasi absolute termen, zonder enige derogatiemogelijkheid*.

Ook HUET komt tot het duidelijk besluit dat de oplossing eenvoudig is wanneer men het BUPO-pact wenst na te leven: het beginsel van de retroactiviteit in mitius geldt in alle gevallen, waarbij het van geen belang is of de nieuwe mildere tekst een wet dan een reglement uitmaakt, al dan niet het economisch domein betreft en al of niet de terugwerkende kracht uitdrukkelijk uitsluit⁶⁸⁷.

⁶⁸⁷. HUET, A., l.c., 1989, I, 3378, in fine.

HOOFDSTUK 2. DE WERKING VAN DE (TRANSPORT)STRAFWET NAAR DE PLAATS

Inleiding

Conform de in het vorige hoofdstuk besproken regeling inzake de tijdelijke toepassingssfeer van de Belgische (transport)strafwet kan een op het wegtransport van goederen betrekking hebbende gedraging slechts langs strafrechtelijke weg gesanctioneerd worden, wanneer de strafwetgever voorafgaand de gedraging in een wettekst heeft strafbaar gesteld (dus, *geen transportmisdrijf sine praevia lege poenali*). Een anterieure incriminatie volstaat evenwel niet. De reeds vigerende strafrechtsbepaling dient tevens een bindende kracht te hebben op de plaats waar de strafwetschendende (vervoer)gedraging werd verricht. Behoudens de temporele werking dient dus ook de werking van de Belgische (transport)strafwet naar de plaats te worden onderzocht, aangezien de ruimtelijke strafwetswerking mede de uiteindelijke strafbaarheid van een feitelijke (vervoer)gedraging in België determineert en alzo ook begrenst. Deze werking in de ruimte wordt gereguleerd door de rechtsvoorschriften die in de strafrechtsdogmatiek globaal worden aangeduid als het "jurisdictierecht", het "strafaanwendingsrecht" of het "strafmachtsrecht"⁶⁸⁸.

De vraag naar de *ruimtelijke toepassingssfeer van de Belgische strafwet* is uiteraard vrij belangrijk op het domein van het wegtransport van goederen, gelet op het intrinsiek mobiel karakter van dit transportgebeuren; een gebeuren dat zich geenszins beperkt tot het gebied binnen de landsgrenzen van een bepaalde staat of regio, maar voor een aanzienlijk gedeelte mede grensoverschrijdend is en dit voor de transporten van zowel Belgische als buitenlandse vervoerders⁶⁸⁹. In het kader van de cabotageregeling kan een goe-

⁶⁸⁸. Zie o.m.: HAZEWINKEL-SURINGA, D., Inleiding tot de studie van het Nederlandse strafrecht, bewerkt door REMMELINK, J., 1987, 10ed., 429; STRIJARDS, G.A.M., Internationaal strafrecht, strafmachtsrecht - algemeen deel, 1984, 11 e.v.; THOMAS, F., "De internationale gelding van de strafwet in de ruimte", in Actuele problemen van strafrecht, DE NAUW, A., D'HAENENS, J. en STORME, M. (ed.), 1988, 197; VAN DEN WYNGAERT, C., "De toepassing van de strafwet in de ruimte. Enkele beschouwingen.", in Liber Amicorum Frederic Dumon, 1983, 503; ORIE, A.M.M., VAN DER MEIJS, J.G. en SMIT, A.M.G., Internationaal Strafrecht, 1991, 25.

⁶⁸⁹. Zo had het internationaal vervoer in 1990 een aandeel van 16 % in het aantal ton goederen die door Belgische vervoerders (zowel eigen vervoer als beroepsvervoer) over de weg werden vervoerd en in de verhouding ton/kilometer een uiteraard veel hoger aandeel van 61 %, met het grootste deel voor het internationaal beroepsvervoer (42 %). Over de periode 1970-1990 is de stijging van het goederenvervoer over de weg vooral toe te schrijven aan

derenvervoer zelfs exclusief plaatsgrijpen op het grondgebied van een andere staat dan deze waar de vervoerder is gevestigd. Het is daarom zeer te vermoeden dat de diverse (gemeenrechtelijke en bijzondere) strafbare gedragingen in de kontekst van een transportoperatie in zowel binnen- als buitenland zullen plaatsvinden. Onmiddellijk rijst dan de vraag naar de ruimtelijke actieradius van de Belgische (transport)strafrechtsvoorschriften. Is bijvoorbeeld een in Nederland wonende persoon van Nederlandse nationaliteit die een vrachtwagen bestuurt toebehorend aan een in de Noorderkempen gevestigde Belgisch transportonderneming, in België strafbaar voor een overtreding van de europeesrechtelijke rij- en rusttijden gepleegd in Duitsland en geverbaliseerd in Nederland ?

Het actueel Belgisch strafrechtelijk jurisdictierecht kan algemeen getypeerd worden als **principieel territoriaal** en **exceptioneel extraterritoriaal**.

In beginsel is de Belgische strafwet van territoriale aard; de wet is toepasselijk op de misdrijven gepleegd op het nationale grondgebied⁶⁹⁰. De algemene regeling inzake deze territoriale werking van de (transport)strafwet, alsmede de vraag naar de lokalisatie van het misdrijf met multiterritoriale componenten lichten we toe in afdeling 2 van huidig hoofdstuk. Het principieel territoriaal karakter van de Belgische strafwet verhindert echter niet dat -bij uitzondering- bepaalde in het buitenland begane misdrijven binnen het geldingsbereik van de Belgische strafwet kunnen vallen. De reikwijdte van de Belgische strafrechtsbepalingen kan m.a.w. -in een gelimiteerd aantal gevallen- ruimtelijk worden uitgebreid naar het internationaal actieterrein van het wegtransport. Steunend op het Belgische jurisdictierecht, moeten aldus de Belgische misdrijfvoorschriften die we ontleen aan het voor het wegtransport relevante commune strafrecht en aan de strafrechtelijk gehandhaafde vervoerwetgeving mede georiënteerd worden naar de buiten België gesitueerde strafbare (transport)feiten. Deze mogelijkheid tot extraterritoriale aanwending van het Belgische (transport)strafrecht in een aantal door de wet geclausuleerde gevallen komt aan bod in afdeling 3.

het internationaal transport (bv. in tonnage +219 %). Raadpleeg voor deze cijfergegevens: X, "Goederenvervoer over de weg: Trends 1970-1990", Vbo Bulletin, 9/1992, 40-41.

⁶⁹⁰. SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., Traité pratique de droit criminel, I, 92A. Deze territorialiteitsregel is ook terug te vinden in het jurisdictierecht van de meeste andere staten (HAZEWINKEL-SURINGA, D., O.C., 1987, 433; VAN DEN WYNGAERT, C., I.C., 1983, 504); bv. artikel 2 van het Nederlandse Wetboek van Strafrecht, paragraaf 3 van het Duitse Strafgesetzbuch en artikel 113-2 van de nieuwe Franse Code Pénal.

Afdeling 1. SCHEMATISCHE VOORSTELLING VAN DE GESELECTEERDE MATERIE

PRINCIPIELE TERRITORIALITEITArtikel 3 Sw.

Vereiste:

* **PLAATS van het (transport)misdrijf**

→ OP BELGISCH GRONDGEBIED (reëel en fictief)

(territorialiteitsbeginsel)

→ intraterritoriaal of multiterritoriaal (met Belgisch-territoriaal component) misdrijf

→ lokalisatie door objectieve ubiquiteitstheorie

Irrelevant:

* Aard van het misdrijf (commuun of bijzonder)

* Personele criteria (zoals nationaliteit of verblijfplaats van dader en slachtoffer)

EXCEPTIONELE EXTRATERRITORIALITEITArtikel 4 Sw.

Vereiste:

* **PLAATS van het (transport)misdrijf**

→ BUITEN reëel en fictief BELGISCH GRONDGEBIED

(uitzondering van extraterritorialiteit)

Aanknopingspunt:

* **PERSOONLIJKE hoedanigheid van de misdrijfbetrokkene**
(personaliteitsbeginsel)

→ Belgische nationaliteit van:

- dader artikel 7 V.T.Sv.(actief personaliteitsbeginsel)- slachtoffer artikel 10, 5° V.T.Sv.(passief personaliteitsbeginsel)

→ Belgisch verblijfplaats van de dader

bijzondere transportstrafwetgeving(domicilie- of assimilatiebeginsel)* **ZAKELIJK - beschermd rechtsgoed**→ bescherming internationale gemeenschap - kernmateriaal artikel 12bis V.T.Sv.(universaliteitsbeginsel)

Afdeling 2. (TRANSPORT)MISDRIJVEN OP BELGISCH GRONDGEBIED GEPLEEGD

§ 1. HET TERRITORIALITEITSBEGINSEL

De ruimtelijke toepassings sfeer van de Belgische (transport)strafwet wordt -zoals reeds in de inleiding aangestipt- beheerst door het *territorialiteitsbeginsel*, dat zijn wettelijke grondslag vindt in artikel 3 van het Belgische Strafwetboek:

"Het misdrijf, op het grondgebied van het Rijk door Belgen of door vreemdelingen gepleegd, wordt gestraft overeenkomstig de bepalingen van de Belgische wetten.

Dit territorialiteitsbeginsel -gefundeerd op de soevereiniteit van de Belgische Staat- heeft een tweevoudige draagwijdte⁶⁹¹.

Enerzijds is de Belgische (transport)strafwet van toepassing op *alle (transport)misdrijven* die gepleegd werden *op Belgisch grondgebied*, ongeacht de nationaliteit van de dader (ongeacht dus of de dader een Belg dan wel een vreemdeling is) en ongeacht of de verblijfplaats van de dader in België of in het buitenland is gelegen. De toepassing van de Belgische strafwet is dan exclusief, zodat geen rekening wordt gehouden met een vreemde strafwet (bijvoorbeeld de wet van de nationaliteit van de vreemde dader of van de buitenlandse verblijfplaats van de dader)⁶⁹². Evenmin is het van belang of reeds een buitenlands strafgerecht een veroordeling heeft uitgesproken wegens het in België gelokaliseerd (transport)misdrijf⁶⁹³. Het is hierbij op

⁶⁹¹. DE NAUW, A., Syllabus Strafrecht, 1992, 49; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., Handboek Belgisch Strafrecht, 1990, 141; LEGROS, R., "Le principe de la territorialité du droit pénal", in Rapport belge au VIIIe congrès international de droit comparé (Pescara, 1970), 1970, 737.

⁶⁹². VAN DEN WYNGAERT, C., l.c., 1983, 505. Als het misdrijf op het grondgebied van het Rijk werd gepleegd, zijn de verweermiddelen afgeleid uit vreemde strafwetsbepalingen niet relevant (Cass., 30 april 1985, Arr. Cass., 1984-85, 1172).

De territoriale wet (de *lex loci delicti*) valt in dit geval samen met de wet van de strafrechter (de *lex fori*; FRANCHIMONT, M., "Rapport belge 2 au VIIIème Congrès de l'association internationale de droit pénal", R.I.D.P., 1960, 469).

⁶⁹³. De Belgische strafrechter moet namelijk slechts met de *non bis in idem*-regel van artikel 13 V.T.Sv. -gefundeerd op een buitenlandse rechterlijke beslissing- rekening houden wanneer het misdrijf *in het buitenland* werd gepleegd (zie: Cass., 16 december 1919, Pas., 1920, I, 10; Cass., 15 december 1952, Arr.Cass., 1953, 234; Cass., 20 februari 1960, Pas., 1960, I, 664; Cass., 20 juni 1977, Arr.Cass., 1977, 1084; Cass., 20 februari 1991, Arr.Cass., 1990-91, 671, R.W., 1991-92, 131, met noot; Antwerpen, 24 juni

te merken dat de Belgische transportwetgever wel zogenaamde supplementaire onrechtstreekse gevolgen toekent aan een buitenlandse strafrechtelijke beslissing wegens desgevallend een in België begaan misdrijf⁶⁹⁴; niet met de doelstelling de in België uit te oefenen strafvordering te limiteren, doch wel om de sanctioneringsinterventie van de bevoegde administratieve overheid te verruimen. Zo kan een definitieve strafrechtelijke veroordeling uitgaande van een buitenlandse strafrechtbank wegens zekere gemeenrechtelijke en bijzondere transportmisdrijven -ongeacht het territoriaal of extraterritoriaal karakter van het feit- ingrijpende effecten sorteren voor het verkrijgen of bezitten van vergunningen die vereist zijn voor het uitoefenen van welbepaalde transportactiviteiten⁶⁹⁵.

1982, R.W., 1982-83, 1811, met noot VANDEPLAS, A.; Antwerpen, 19 juni 1987, R.W., 1987-88, 577; tevens infra afdeling 3). Zelfs indien een in het buitenland gevestigde vervoerder reeds in zijn eigen staat strafrechtelijk zou veroordeeld zijn wegens een in België gepleegd transportmisdrijf, blijft dit misdrijf zodoende volgens het huidige Belgische jurisdictierecht in België vervolgbaar en bestrafbaar.

In de rechtsleer pleit THOMAS voor het toekennen van een veralgemeend blokerend effect aan buitenlandse strafvonnissen, ook voor feiten begaan in België (zie THOMAS, F., "De internationale gelding van de strafwet in de ruimte", in Actuele problemen van strafrecht, DE NAUW, A., D'HAENENS, J. en STORME, M. (ed.), 1988, (195), 209), terwijl VAN DEN WYNGAERT voorstander is van het systeem van imputatie van de reeds in het buitenland ondergane straf (VAN DEN WYNGAERT, C., "Structures et méthodes de la coopération internationale et régionale en matière pénale", R.D.P., 1984, (517), 525).

Ook in het Franse strafrecht wordt aanvaard dat de non bis in idem-regel van artikel 692 C.P.P. (vergelijkbaar met het Belgische artikel 13 V.T.Sv.) niet geldt voor misdrijven in Frankrijk gepleegd (zie KOERING-JOULIN, R. en HUET, A., "Droit pénal international. Effets en France des décisions répressives étrangères -Art. 689 à 696-", Juris-Classeur Pénal, nr. 16 e.v.).

⁶⁹⁴. De rechtsleer spreekt van supplementaire onrechtstreekse gevolgen wanneer een Staat krachtens zijn interne wetgeving intervenieert op basis van een buitenlandse strafrechtelijke veroordeling zonder dat een nieuw misdrijf werd gepleegd, bijvoorbeeld het uitspreken van ontzettingen (zie FLORE, D., "Le jugement répressif au-delà des frontières nationales", Ann. Dr.Louv., 1988, (105), 140-141; THOMAS, F., De Europese rechtshulpverdragen in strafzaken, 1980, 405).

⁶⁹⁵. Bv. voor het verrichten van bezoldigd goederenvervoer over de weg (zie artikel 5 van de Wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, B.S., 12 augustus 1960) of voor het optreden als vervoercommissionair of vervoermakelaar (zie artikel 5 van de Wet 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer, B.S., 27 september 1967). Bij ontstentenis van enige precisering kan de veroordeling (theoretisch) slaan op een vanuit Belgische invalshoek territoriaal misdrijf. DAVID spreekt dan ook o.m. om deze reden van een "territorialité perméable" (zie DAVID, E., Eléments de droit pénal international, 1989, I, 15).

Anderzijds blijft de toepassing *ratione loci* van de Belgische (transport)-strafwet in principe beperkt tot de strafbare gedragingen begaan op dit Belgisch grondgebied. De (vervoer)misdrijven gepleegd buiten het grondgebied van het Rijk vallen aldus in beginsel buiten de ruimtelijke werking van de Belgische strafwet, tenzij deze strafwet bij wijze van een bij wet bepaalde uitzondering mede geldt voor de extraterritoriale (transport)misdrijven (artikel 4 Sw.)⁶⁹⁶.

Met het oog op het afbakenen van de ruimtelijke toepassings sfeer van het Belgische (transport)strafrecht wordt derhalve de vreemdeling in principe gelijkgesteld met de Belg. Van zodra een door de Belgische strafwet voorgeschreven strafbare gedraging in België wordt verricht, gelden de door deze wet voorziene strafsancities op gelijke wijze voor de Belgische onderdaan als voor de vreemdeling, ook wanneer de nationale wet van de vreemdeling de gedraging met een lagere straf of zelfs geheel niet zou bestraffen⁶⁹⁷.

Het territoriaal aanknopingspunt van artikel 3 Sw.- de plaats waar het misdrijf werd gepleegd (*locus delicti commissi*)- voor het bepalen van de toepasselijke strafwet geldt zowel voor de **gemeenrechtelijke misdrijven** die worden gepleegd in de kontekst van het wegtransport van goederen, als voor de **strafbare transportgedragingen** omschreven in het transport(straf)-recht, tenzij de transportwetten -als behorende tot het bijzonder strafrecht- andersluidende bepalingen in de zin van artikel 100 Sw. zouden bevatten. Behalve de aard van het misdrijf is ook de zwaarte van het commune of transportmisdrijf terzake niet relevant.

Zo zal een *diefstal* van een waardevolle lading van een vrachtwagen (en desgevallend van het vervoermiddel zelf) bestraft worden op basis van de commune diefstalvoorschriften uit het Belgische Strafwetboek (de artikelen 461 e.v.), van zodra deze diefstal heeft plaatsgevonden op Belgisch grondgebied en dit ongeacht de nationaliteit van de daders en deelnemers van de begane diefstal (Belg of vreemdeling). Ook de nationaliteit van het slachtoffer (de vervoerder of de eigenaar van de vracht en/of van het voertuig) is in zulke hypothese van een territoriale toepassing van de Belgische strafwet

⁶⁹⁶. Zie Cass., 14 maart 1972, Arr.Cass., 1972, 663 en verder infra afdeling 2.

⁶⁹⁷. TROUSSE, P.E., Les principes généraux du droit pénal positif belge, Les Nouvelles, Droit pénal, I, 1, nr. 371; VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., Belgisch Strafrecht, 1976, I, nr. 393. Zie bv. Antwerpen, 7 februari 1987, Pas., 1987, II, 86 (overspel in België door een buitenlander ten nadele van een buitenlander van dezelfde nationaliteit, waarbij het misdrijf niet strafbaar is naar de nationale wet van dader en slachtoffer, in casu het Nederlandse strafrecht).

niet relevant. De Belgische strafwet is dan niet enkel van toepassing in geval een oplegger of aanhangwagen toebehorend aan een Belgische transporteur bedrieglijk wordt weggenomen door twee Nederlandse inbrekers op het terrein van de transportonderneming gelegen in de Belgische provincie Limburg (artikel 467 Sw.), maar ook een diefstal van de lading van een Duitse vrachtwagen gepleegd op een parkeerplaats langs de autosnelweg in West-Vlaanderen door twee Franse daders, met geweld of bedreiging en bij nacht, wordt bestraft overeenkomstig het Belgische Strafwetboek (artikel 472 Sw.). Wanneer daarentegen een Belgische vrachtwagen inclusief de lading wordt gestolen in Noord-Italië, valt deze diefstal in beginsel buiten het toepassingsgebied van de Belgische strafwet, tenzij een dergelijke casus te brengen is onder een van de door de wet gemaakte uitzonderingen op het territorialiteitsbeginsel. Eenzelfde situatie van strafrechtsaanwending bestaat uiteraard wanneer andere commune delicten worden gepleegd met de vervoerobjecten en/of de vervoermiddelen als corpus delicti. Indien bijvoorbeeld een vrachtwagen (al dan niet met vracht) opzettelijk wordt vernield of beschadigd op het havendomein van Oostende of Zeebrugge, zijn de Belgische gemeenrechtelijke strafbepalingen toepasselijk, ongeacht of de vernieling of beschadiging werd verricht ten aanzien van een Belgisch of buitenlands voertuig door Belgen of daders van vreemde nationaliteit. Een Belgische vrachtwagen zal dan weer in de haven van Rotterdam in beginsel niet kunnen genieten van een op het Belgische Strafwetboek gegronde bescherming tegen opzettelijke daden van vernieling of beschadiging. Evenzo is de bedrieglijke vervalsing van de registratiegegevens op de tachograafschijf als controlemiddel op de naleving van de verplichte rij- en rusttijden die wordt gepleegd aan boord van een vrachtwagen op de Belgische autowegen, strafbaar naar de voorschriften inzake *valsheid in geschriften* uit het Belgische Strafwetboek en dit ongeacht de nationaliteit van de vervalser (een Belgische of buitenlandse bestuurder)⁶⁹⁸.

Het territorialiteitsprincipe van artikel 3 Sw. toepassend, zijn ook de transportmisdrijven gepleegd op Belgisch grondgebied strafbaar overeenkomstig de Belgische transportstrafwetten, ongeacht de nationaliteit van de vervoerder en/of de bestuurder⁶⁹⁹. Inbreuken in België op bijvoorbeeld de

⁶⁹⁸. Zie algemeen: VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., Valsheid in geschriften, A.P.R., 1975, nr. 533.

⁶⁹⁹. Ook de buitenlandse vervoerders en dito bestuurders zijn dus op Belgisch grondgebied onderworpen aan het Belgische transportstrafrecht. Uit het overzicht van overtredingen van de belangrijkste strafrechtelijk gehandhaafde wegvervoerreglementen, vastgesteld en bekeurd door de dienst

door het Europees gemeenschapsrecht gereguleerde maximale *rijtijden* of minimale *rusttijden* en de bijhorende *tachograafverplichtingen*, op de *technische normen* inzake de maximale toegelaten *massa* of de maximale *afmeting* van het voertuig of op de uitgebreide *A.D.R.-reglementering* inzake het *vervoer van gevaarlijke goederen* zijn algemeen -vanuit de invalshoek van artikel 3 Sw.- op gelijke wijze strafbaar voor de Belgen als voor de vreemdelingen. Hierbij dient de strafrechter natuurlijk rekening te houden met specifieke materiële bepalingen uit het bijzonder strafrecht die een differentiatie kunnen invoeren op basis van een buitenlands gegeven, waardoor de strafrechtelijke assimilatie van Belg en vreemdeling op het vlak van de globale inhoud van de incriminatie niet volledig wordt doorgevoerd. Zo heeft de wetgever bij het uitvaardigen van bepaalde penaal gehandhaafde transportregels een onderscheid gemaakt tussen de in België en in het buitenland ingeschreven voertuigen en op grond van dit criterium het toepassingsgebied van de vervoerregeling ingeperkt en/of een eigen regeling voorgeschreven⁷⁰⁰. Uiteraard zal in een dergelijk geval nog steeds de Belgische strafwet de strafwaardigheid van de op Belgisch grondgebied verrichte onregelmatige wegtransporten bepalen en de constitutieve bestanddelen van het transportmisdrijf uitwerken, doch met een partieel differente delictsinhoud naargelang het Belgisch of buitenlands karakter van het aangewende vervoermiddel. Een dergelijke specifieke delictsinhoud doet geen afbreuk aan de regel dat de ruimtelijke toepassings sfeer van die Belgische transportstrafwet door het territorialiteitsbeginsel wordt beheerst; een opmerking die ook meer algemeen geldt in geval het materieel bestanddeel van een delictsomschrijving uit het bijzonder strafrecht een personeel, op de nationaliteit van de dader gegrond component zou omvatten.

Wegcontrole van het ministerie van verkeerswezen, volgt bv. dat voor het jaar 1989 21 % van de vastgestelde vervoerovertradingen werden begaan met voertuigen ingeschreven in het buitenland (Bron: Wegcontrole - Aktiviteitsverslag '89, Ministerie van Verkeerswezen, Bestuur van het Vervoer, Kantersteen 12, 1000 Brussel).

⁷⁰⁰. Bv. in de reglementering van het professioneel goederenvervoer over de weg: de artikelen 23 e.v. van het K.B. van 25 november 1992; in de technische reglementering: artikel 2 § 1 en § 4 van het K.B. van 15 maart 1968 of in de A.D.R.-reglementering: artikel 2 § 2, lid 2 van het K.B. van 16 september 1991. Eveneens in de Europese sociale reglementering: artikel 2, 2° van de EEG-verordening 3820/85 van 20 december 1985 (onderscheid EEG-lidstaat / AETR-land / derde land).

§ 2. HET BELGISCH GRONDGEBIED

Het ruimtelijk geldingsbereik van de Belgische strafwet omvat niet enkel het zogenaamde *reële grondgebied* van het Rijk -gevormd door het eigenlijke territorium, de territoriale zee en het luchtruim boven dit eigenlijke territorium en boven de territoriale zee-, maar wordt door de regels van (internationaal) publiekrecht uitgebreid tot het zogenaamde *fictieve grondgebied*, met de Belgische koopvaardischepen en de Belgische luchtvaartuigen als voorbeelden van dergelijke territorialiteitsficties⁷⁰¹.

Vanuit het oogpunt van het Belgische grondgebied is de werking van het commune en het bijzondere strafrecht in de feitelijke kontekst van een wegvervoer van goederen vanzelfsprekend hoofdzakelijk te situeren op het *landgebied* gelegen binnen de grotendeels verdragsrechtelijk vastgelegde Belgische landsgrenzen, als onderdeel van het eigenlijke territorium en aldus van het reële grondgebied.

Het is evenwel denkbaar dat bepaalde misdrijven eveneens worden gepleegd op het fictieve Belgische grondgebied. Zo worden voor een toepassing van de Belgische strafwet bij wijze van algemene fictie de handelsschepen die varen onder Belgische vlag beschouwd als Belgisch grondgebied⁷⁰². De gemeenschappelijke misdrijven -zoals een diefstal van de lading van de vrachtwagen of een opzettelijke vernieling of beschadiging van het wegvervoermiddel- begaan aan boord van een *Belgisch koopvaardischip* in het kader van een operatie van stapelvervoer (of -enkel ten aanzien van de lading- van multimodaal of gecombineerd vervoer)⁷⁰³, worden dan ook gepleegd op het (fictief)

⁷⁰¹. Zie verder o.m.: DE NAUW, A., o.c., 1992, 49-51; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 142-145; VAN DEN WYNGAERT, C., Strafrecht en Strafprocesrecht in hoofdlijnen, 1991, 108-112.

⁷⁰². Zie artikel 73 van de Wet van 5 juni 1928 houdende het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij. De fictie is algemeen in die zin dat zij geldt ongeacht de plaats waar het schip zich bevindt, ongeacht de nationaliteit van de dader en ongeacht de aard van het misdrijf (DE NAUW, A., o.c., 1992, 50; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 144).

⁷⁰³. *Stapelvervoer* (transport superposé) doet zich voor wanneer bij de uitvoering van de vervoerovereenkomst op een bepaald gedeelte van het vervoertraject het wegvervoermiddel én de goederen op of in een ander vervoermiddel worden geladen (PONET, F., De overeenkomst van internationaal wegvervoer CMR, 1986, nr. 88, p. 67). In casu denken we aan het vervoeren van een met goederen geladen wegtransportmiddel -zonder uitlading van de goederen- per Belgisch schip of car-ferry, zijnde de zogenaamde techniek van "roll-on/roll-off" of "Ro/Ro" (PUTZEYS, J., Droit des transports et droit maritime, 1989, 2ed., nr. 124, p. 83), bv. voor de overtocht naar Engeland. Een diefstal van een gedeelte van de goederen gepleegd tijdens het traject over zee (ongeacht op volle zee of in de Belgische of vreemde territoriale

grondgebied van het Rijk en zijn aldus ingevolge de territorialiteitsregel van artikel 3 Sw. onderworpen aan de strafbepalingen uit boek II van het Belgische Strafwetboek⁷⁰⁴. Het zij tevens vermeld dat ingevolge bilaterale verdragen met Frankrijk en Nederland bepaalde Franse *grensstations* en internationale *douanekantoren* op Nederlands grondgebied tevens te rekenen zijn onder het fictieve Belgische grondgebied⁷⁰⁵.

De territoriale werkingssfeer van de voor het wegtransport relevante gemeenrechtelijke misdrijfbepalingen uit boek II van het Strafwetboek strekt zich uit tot het gehele, nationale grondgebied van het Rijk. De toepassing van de voorschriften uit de bijzondere transportstrafwetgeving kan daarentegen binnen het reële Belgische grondgebied *ratione loci* gelimiteerd zijn. Zo zal de strafrechtelijk gehandhaafde regionale wetgeving inzake het afvaltransport die ingevolge de regionalisering van het afvalstoffenbeleid wordt uitgevaardigd door de gewestwetgever bij decreten en ordonnances, territoriaal slechts gelden voor de transportgedragingen verricht op het grondgebied van het desbetreffende gewest⁷⁰⁶.

zee), is dan te situeren op het grondgebied van het Rijk, met een toepassing van de artikelen 461 e.v. van het Belgische Strafwetboek tot gevolg. Indien enkel de goederen opeenvolgend worden overgeladen in verschillende soorten transportmiddelen, spreekt men van een *gecombineerd* of *multimodaal* vervoer (PONET, F., *o.c.*, nr. 97; PUTZEYS, J., *o.c.*, nr. 122).

⁷⁰⁴. Om reden dat de territoriale zee behoort tot het reële grondgebied van het Rijk, kan de Belgische Staat in beginsel eveneens zijn strafrechtelijke jurisdictie uitoefenen op de vreemde handelsschepen (met al of niet geladen vrachtwagens aan boord) die zich bevinden in de Belgische territoriale zee. Volkenrechtelijke bepalingen beperken echter deze jurisdictie (o.m. de Conventie van Genève van 29 april 1958 inzake de Territoriale Zee en de Aansluitende Zone), met als gevolg dat de Belgische strafwet slechts bij wijze van uitzondering toepasselijk wordt (zie verder DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *o.c.*, nr. 202; MAST, A. en DUJARDIN, J., Overzicht van het Belgisch Grondwettelijk Recht, 1985, 75; SCHERMERS, H.G., en VAN HOUTTE, H., Internationaal en Europees Recht. Compendium voor de rechtspraak, 1987, § 392; SUY, E., Leerboek van het volkenrecht, II, Het territoriaal element, 1973, 49-51).

⁷⁰⁵. Zie bv. de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Franse Republiek betreffende de controles aan de Belgisch-Franse grens, de gemeenschappelijke stations en de uitwisselingsstations, goedgekeurd door de Wet van 18 januari 1964, *B.S.*, 24 april 1964; DE NAUW, A., *o.c.*, 1992, 51; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *o.c.*, nr. 210; VAN BOGAERT, E.R.C., Volkenrecht, 1992, 397. Raadpleeg voor een uitvoerige bespreking van de diverse overeenkomsten: DAVID, E., Eléments de droit pénal international, 1989, I, 131-142).

⁷⁰⁶. In uitvoering van de Belgische staatshervorming verkrijgen de gewesten de regulerende bevoegdheid inzake het afvalstoffenbeleid, waartoe het afvaltransport behoort (raadpleeg artikel 6 § 1, II, 2° van de bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen en artikel 4

§ 3. DE LOKALISATIE VAN HET (TRANSPORT)MISDRIJF OP BELGISCH GRONDGEBIED

De lokalisatie van het misdrijf op Belgisch grondgebied levert geen problemen op wanneer *de strafbare (transport)gedraging zich in haar geheel, in al haar constitutieve elementen voltrekt in België* en zodoende een uitsluitend intraterritoriaal karakter vertoont. Evenmin ontstaat er enige complicatie indien het transportmisdrijf desgevallend bij de uitvoering van een internationale vervoeropdracht enkel doorgaat in België na een aanvang te hebben genomen op het grondgebied van andere staten. Het vervoeren op een Belgische autosnelweg van gevaarlijke goederen in een transporteenheid die niet voldoet aan de door de internationale A.D.R.-reglementering opgelegde signalisatie- en etiketteringsvereisten, vormt een territoriaal voermisdrijf dat ongeacht de nationaliteit van de dader strafbaar is overeenkomstig de Belgische strafwet⁷⁰⁷; een "territoriale strafbaarheid" die natuurlijk evengoed behouden blijft in het geval dat deze onregelmatig uitgeruste A.D.R.-vrachtwagen vanuit een buurland België is binnengekomen als land van bestemming of als transitland.

Indien evenwel slechts een welbepaalde fase of een gedeelte van de strafbare (transport)gedraging zich voordoet op het grondgebied van de Belgische staat, rijst de vraag hoe de "locus delicti" dient bepaald te worden. Teneinde het misdrijf te lokaliseren en alzo de toepasselijke strafwet te selecteren, hanteert de Belgische rechtspraak bij gebreke aan een wettelijke maatstaf de in de rechtdoctrine genoemde *ubiquiteitstheorie*, luidens welke de Belgische strafwet toepasselijk is, van zodra één van de constitutieve elementen van het misdrijf geheel of gedeeltelijk op dit Belgisch

van de Bijzondere Wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen; tevens infra Afvalstoffen).

De decreten van de Vlaamse en Waalse gewestwetgever zijn van toepassing op het grondgebied van het Vlaamse of Waalse gewest, al naar het geval (artikel 19 § 3 van de bijzondere Wet van 8 augustus 1980; artikel 2 van de wet van 1980 definieert dit grondgebied), terwijl artikel 7 van de bijzondere Wet van 12 januari 1989 de ordonnantie toepasselijk verklaart op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest (zoals afgebakend in artikel 2 van de wet van 1989).

⁷⁰⁷. Meer precies is een dergelijke A.D.R.-inbreuk strafbaar met de strafsancities uit de wegverkeerswet van 16 maart 1968, behoudens voor de ontplofbare en radioactieve stoffen waarvoor een aparte strafrechtsgrond bestaat (raadpleeg artikel 9 van het K.B. van 16 september 1991 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg met uitzondering van de ontplofbare en radioactieve stoffen, *B.S.*, 16 oktober 1991 en infra Gevaarlijke goederen).

grondgebied heeft plaatsgevonden⁷⁰⁸. In het verlengde van de toepasselijkheid van de Belgische strafwet, is dan ook de Belgische strafrechter *ratione loci* bevoegd om uitspraak te doen over dit (transport)misdrijf⁷⁰⁹. DUPONT en VERSTRAETEN, alsook VAN DEN WYNGAERT spreken meer precies van de "objectieve" ubiquiteitstheorie, aangezien de aangewende leer vertrekt van het misdrijf zelf en niet van de intentie van de dader⁷¹⁰. De Belgische jurisprudentie maakt aldus gebruik van het *constitutief misdrijfelement* als lokalisatiecriterium⁷¹¹; één constitutief element of een deel ervan op Bel-

⁷⁰⁸. Naar luid van het Teherancheque-arrest van het Hof van Cassatie "volstaat het dat één van de constitutieve elementen van het misdrijf in België is tot stand gekomen, opdat in België vervolgingen kunnen worden ingesteld" (Cass., 23 januari 1979, *Arr.Cass.*, 1978-79, 575); tevens: Cass., 4 februari 1986, *Arr.Cass.*, 1985-86, 765 (voldoende is dat "een van de bestanddelen van het misdrijf geheel of ten dele in België is gepleegd"); DE NAUW, A., *o.c.*, 1992, 53; NYPELS, J. en SERVAIS, J., *Le code pénal belge interprété*, I, 1938, 71; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., *o.c.*, II, 101; THOMAS, F., *l.c.*, 201; VAN DEN WYNGAERT, C., *o.c.*, 1991, I, 113 en *l.c.*, 1983, 504.

De toepassing van deze theorie kan resulteren in een meervoudige locus delicti en alzo in een concurrerende jurisdictieaanspraak van meerdere staten (HENNAU, C. en VERHAEGEN, J., *Droit pénal général*, 1991, 68; VAN DEN WYNGAERT, C., *o.c.*, I, 113). De mogelijke nadelen van zulke jurisdictieaanspraak moeten dan worden opgevangen door verdragen die de toepassing van de *non bis in idem*-regel opleggen (DAVID, E., *o.c.*, I, 160).

De nieuwe Franse code pénal (N.C.P.) -Wet n°92-683 van 22 juli 1992; in werking op 1 september 1993- neemt dit lokalisatiecriterium uitdrukkelijk op in een wettekst van materieel strafrecht (artikel 113-2, lid 2: "*l'infraction est réputée commise sur le territoire de la République dès lors qu'un de ses faits constitutifs a eu lieu sur ce territoire*"; voordien geregeld in artikel 693 van de Code de Procédure Pénale; de begrippen van het oude en nieuwe artikel zijn gelijklopend, zie DESPORTES, F. en LE GUNEHEC, F., "Présentation des dispositions du nouveau Code pénal", *Droit pénal, Le nouveau Code pénal*, 1993, 2ed., nr. 16, p. 5).

VAN DEN WYNGAERT stelde reeds in 1983 voor om een quasi-gelijklopende bepaling als deze van het nieuwe Franse Strafwetboek in een wettekst te expliciteren (*l.c.*, 1983, 515-516). In zijn Voorontwerp van Belgisch Strafwetboek van 1985 opteert Koninklijk Commissaris R. LEGROS in artikel 30 niet enkel voor het misdrijfbestanddeel als lokalisatiecriterium, maar verruimt dit tot de gevolgen van het misdrijf in België (de zogenaamde effectenleer) en zelfs tot de samenhang tussen de misdrijven.

⁷⁰⁹. VERSTRAETEN, R., *Handboek Strafvordering*, 1993, nr. 949, p. 302.

⁷¹⁰. DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *o.c.*, nr. 227. VAN DEN WYNGAERT beklemtoont het objectief karakter van de ubiquiteit in haar artikel "Structures et méthodes de la coopération internationale et régionale en matière pénale (première partie: droit des compétences)", *R.D.P.*, 1984, 522.

⁷¹¹. Deze constitutieve elementen van het misdrijf worden gedefinieerd als de strafbare handelingen of onderdelen van strafbare daden waardoor het misdrijf zich veruiterlijkt heeft (DE NAUW, A., *o.c.*, 1992, 53; VANDEPLAS, A., "De localisatie van een misdrijf", *R.W.*, 1979-80, 2781, nr. 2). Een betwisting omtrent de misdrijfconstitutieve aard van een bepaalde handeling,

gisch grondgebied volstaat om te kunnen gewagen van een misdrijf op het grondgebied van het Rijk in de zin van artikel 3 Sw. De multiterritoriale misdrijven waarvan een gedeelte van het materieel bestanddeel in België en een ander gedeelte in het buitenland plaatsvindt⁷¹², worden dus bij toepassing van het territorialiteitsbeginsel gestraft overeenkomstig de Belgische strafwet. Het (transport)misdrijf wordt dan gelokaliseerd op Belgisch grondgebied, zodat de Belgische strafrechter geen rekening dient te houden met het bestaan van een buitenlandse strafrechtelijke beslissing (zie supra § 1), alsmede met andere restrictieve procedurele voorwaarden die gelden bij een extraterritoriale aanwending van de strafwet⁷¹³. Evenmin zijn dan in de Belgische strafprocedure de verweermiddelen afgeleid uit vreemde wetsbepalingen terzake dienend⁷¹⁴. De leer van de objectieve ubiciteit kan ons inziens evengoed worden aangewend om -indien nodig- een multiregionaal (transport)misdrijf omschreven in het geregionaliseerde Belgische strafrecht (bv. het milieustrafrecht inzake afvalstoffen) te situeren op het grondgebied van een bepaald gewest.

Klassiek is het voorbeeld van het commune misdrijf van *oplichting* dat gelokaliseerd is in België en strafbaar conform artikel 496 Sw., van zodra één van de constitutieve bestanddelen -zoals de afgifte van het roerend goed of het gebruik van een listige kunstgreep als bedrieglijk middelgeschiedt op Belgisch grondgebied⁷¹⁵. Vanuit de feitelijke invalshoek van het wegtransport van goederen lijkt ons het gemeenrechtelijk wanbedrijf van *misbruik van vertrouwen* (artikel 491 Sw.) interessanter als exemplificatie van de ubiciteitstheorie. De vervoerder maakt zich schuldig aan dit com-

zal zodoende ook een invloed hebben op de toepassing van artikel 3 Sw. (BODSON, P.L., Manuel de droit pénal, 1986, 93).

⁷¹². Terminologie en omschrijving ontleend aan de conclusie van advocaat-generaal DECLERCQ voor Cass., 16 mei 1989, Arr.Cass., 1988-89, (1076), 1079.

⁷¹³. Zo zijn bv. de procedurele voorwaarden van artikel 7, § 2 V.T.Sv. niet toepasselijk als het misdrijf werd gepleegd op Belgisch grondgebied (Cass., 17 augustus 1982, Arr.Cass., 1981-82, 1407).

⁷¹⁴. Cass., 30 april 1985, Arr.Cass., 1984-85, 1172 (in casu een verwijzing naar de Nederlandse wetgeving en de Nederlandse jurisprudentie voor een strafbaar feit gepleegd op Belgisch grondgebied).

⁷¹⁵. Zie o.m.: Cass., 29 oktober 1928, Pas., 1929, I, 258 (kunstgreep); Cass., 8 december 1930, Pas., 1931, I, 8 (afgifte); Cass., 14 maart 1972, Arr.Cass., 1972, 663 (maneuvers en andere bestanddelen); DE NAUW, A., Inleiding tot het bijzonder strafrecht, 1992, 2ed., nr. 376; SPRIET, B., "De lokalisatie van het misdrijf van oplichting", R.W., 1989-90, 359.

mune misdrijf, indien hij met een bedrieglijk opzet de precair afgegeven transportgoederen of de ter bedde overgedragen vervoermiddelen ten nadele van een ander verduistert of verspilt⁷¹⁶. Bij gebruik van de objectieve ubiquiteitstheorie zal het dan volstaan dat één van de constitutieve bestanddelen van misbruik van vertrouwen -bijvoorbeeld de preciaire afgifte van de vracht of van het transportmaterieel of de materiële handeling van verduistering of verspilling⁷¹⁷- plaatsgrijpt in België teneinde de strafsancties van artikel 491 Sw. te kunnen toepassen, ook wanneer de andere misdrijfbestanddelen zich situeren in het buitenland⁷¹⁸.

⁷¹⁶. Raadpleeg supra De toepasselijkheid van de misdrijven van het gemeenrechtelijk strafrecht.

⁷¹⁷. Raadpleeg voor een overzicht van de constitutieve bestanddelen van het misdrijf van misbruik van vertrouwen o.m.: DE NAUW, A., Initiation au droit pénal spécial, 1987, 344-349; DEZEURE, R., "Misbruik van vertrouwen", in Strafrechtelijke kwalificaties met jurisprudentie, 1-14; R.P.D.B., Tw. "Abus de confiance", Compl. III, nrs. 1 e.v.; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., Traité pratique de droit criminel, I, 441-446.

⁷¹⁸. De Belgische rechtsleer (zie vorige noot) en rechtspraak (zie recent: Cass., 29 april 1986, Arr.Cass., 1985-86, 1169) beschouwt de *precaire afgifte van het goed* of meer precies de *overdracht van precair bezit* algemeen als een constitutief bestanddeel van misbruik van vertrouwen, zodat deze gedraging naar onze opvatting kan fungeren als lokalisatiecriterium (raadpleeg tevens: SPREUTELS, J., "Escroquerie, chèque sans provision et compétence territoriale", R.D.P., 1981, (237), 243).

De Belgische of buitenlandse vervoerder die dan bij de uitvoering van een internationale transportopdracht, in België de lading overhandigd krijgt (of desgevallend zonder reeds een fysieke overhandiging er het bezit ter bedde verkrijgt na de "inontvangstneming" van de lading conform het civiele transportrecht) en vervolgens de vracht in het buitenland verkoopt, pleegt dit multiterritoriale misdrijf van misbruik van vertrouwen (mede) op Belgisch grondgebied, met toepassing van het Belgische strafrecht conform artikel 3 Sw. tot gevolg.

Ook omgekeerd zal de bedrieglijke verduistering of verspilling in België van de in het buitenland overhandigde transportgoederen, in hoofde van een Belgische of buitenlandse vervoerder strafbaar zijn overeenkomstig artikel 491 van het Belgische Strafwetboek.

In het Franse strafrecht wordt evenwel het bestaan van een contract dat aanleiding geeft tot een preciaire afgifte van een goed, aanzien als een "voorafgaande voorwaarde" van misbruik van vertrouwen, te onderscheiden van de constitutieve bestanddelen, met als gevolg dat de afgifte van het goed aanvankelijk als voorafgaande voorwaarde niet in aanmerking kwam voor de lokalisatie van het misdrijf (DECOCQ, A., Droit pénal général, 1970, 88; LARGUIER, J., "Chronique de jurisprudence. La localisation internationale de l'infraction.", R.D.P., 1980, 417-423). De meer recente Franse cassatierechtspraak heeft evenwel deze oplossing verlaten en aanvaardt thans eveneens de enkele afgifte van de goederen als lokalisatiegegeven voor het misdrijf van misbruik van vertrouwen (zie Cass.fr., 12 februari 1979, Bull. Crim., 1979, n° 60, D., 1979, I.R., 177, met noot ROUJOU DE BOUBÉE, G., Rev.Sc.Crim., 1979, 575, met noot BOUZAT, P.; Cass.fr., 13 oktober 1981, Bull.Crim., 1981, n° 271, J.C.P., 1982, II, 19862, met noot CHAMBON, P.;

Ingevolge de objectieve ubiquiteitstheorie worden ook de in het buitenland verrichte deelnemingsdaden van Belgen en vreemdelingen aan in België gepleegde hoofdmisdrijven geacht op het grondgebied van het Rijk te hebben plaatsgevonden en wordt de bestraffing naar Belgisch strafrecht van deze in de vreemde gepleegde daden van mededaderschap of medeplichtigheid alzo gesteund op de territorialiteitsregel⁷¹⁹. Bij toepassing van de ubiquiteitstheorie wordt dus de deelnemingsdaad ruimtelijk gesitueerd op het grondgebied van de Belgische staat, zodat deze hypothese duidelijk dient te worden onderscheiden van de extraterritoriale casus aangaande de deelneming zoals restrictief gereguleerd in artikel 11 V.T.Sv.

Het in Frankrijk verlenen van nuttige medehulp (bijvoorbeeld het verschaffen van wapens) als voorbereiding op een gewapende *diefstal* van een oplegger met lading te plegen op Belgisch grondgebied, is een strafbare handeling van medeplichtigheid (artikel 67, lid 3 Sw.) die te lokaliseren is op de Belgische plaats van de *diefstal*. Ook de buitenlandse vervoerder die in het kantoor van zijn buiten België gevestigde vervoeronderneming de bestuurder van zijn vrachtwagen op individuele wijze in de zin van artikel 66, lid 4 Sw. aanzet tot het opzettelijk overschrijden van de maximale dagelijkse *rijtijden* of tot het bedrieglijk *vervalsen van de tachograafschijf* op de Belgische autowegen, verricht een strafbare deelnemingsdaad

MERLE, R. en VITU, A., Traité de droit criminel, I, Droit pénal général, 1988, 6ed., p. 382-383, noot 11).

⁷¹⁹. Cass., 14 november 1904, Pas., 1905, I, 31; Cass., 7 maart 1955, Arr.Cass., 1955, 577; Cass., 20 februari 1961, Pas., 1961, I, 664; Corr. Brussel, 12 maart 1992, R.D.P., 1992, 913; DAVID, E., o.c., I, nrs. 139 en 254; DE NAUW, A., o.c., 1992, 53; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 153; GORLE, PH., "Gelding van de strafwet in de ruimte", p. 3, in Strafrechtelijke kwalificaties met jurisprudentie; HAUS, J.J., Principes généraux du droit pénal belge, 1879, I, nr. 250; HENNAU, C. en VERHAEGEN, J., o.c., 67; SERVAIS, J., "De la poursuite en Belgique des crimes et des délits commis en dehors du territoire belge", Rev. Dr.B., I, 502; VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., o.c., I, 217.

Een dergelijke stellingname vloeit eigenlijk voort uit het systeem van de onzelfstandige deelneming (PRADEL, J., Droit pénal général, 1992, 8ed., nr. 202; TROUSSE, P.E., "La participation criminelle en droit pénal positif belge", R.I.D.P., 1957, 168; zie tevens: D'HAENENS, J., Strafbare deelneming, A.P.R., 1959, nr. 331), luidens hetwelk de deelnemingsdaad op zichzelf geen strafrechtelijke betekenis heeft, maar zijn strafbaar karakter ontleent aan het hoofdmisdrijf.

Logischerwijze moet dan omgekeerd de deelnemingsdaad aan een in het buitenland begaan hoofdmisdrijf gesitueerd worden buiten Belgisch grondgebied (zie DECLERCQ, R., "Rapport belge 1 au VIIIème Congrès de l'association internationale de droit pénal", R.I.D.P., 1960, 441; SPRIET, B., "Strafbare deelneming aan in het buitenland gepleegde misdrijven", R.W., 1990-91, 55-57; TROUSSE, P.E., o.c., I, nr. 460bis).

die territoriaal gesitueerd is op het grondgebied van het Rijk, als zijnde de locus van het gerealiseerde hoofdmisdrijf (respectievelijk een strafbare overtreding van de sociale reglementering en een valsheid in geschriften)⁷²⁰. Indien een bepaalde transporteur enkel in het buitenland (bijvoorbeeld tot aan de Belgische landsgrenzen) zou instaan voor het vervoer van

⁷²⁰. De Wet van 18 februari 1969 -fungerend als strafrechtsgrond voor de inbreuken op de Europese wetgeving inzake de rij- en rusttijden voor het wegvervoer- verklaart in artikel 2 § 1, lid 2 de gemeenrechtelijke regeling van de strafbare deelneming (hoofdstuk VII van boek I Sw.) toepasselijk; een regeling die in beginsel conform artikel 100 Sw. niet geldt voor het bijzonder strafrecht.

De vervoerder zal met deze individuele aanzetting van zijn bestuurder desgevallend eveneens een *zelfstandige strafbare inbreuk* op het transportstrafrecht of m.a.w. een *transportmisdrijf sui generis* begaan. Zo kan de aanzetting naar onze mening in strijd zijn met het verbod van haastpremies of beloningen en met de algemene organisatieplicht van de vervoeronderneming, als genormeerd in respectievelijk artikel 10 en 15 van de EEG-verordening 3820/85 van 20 december 1985. Dit kan mede interessant zijn voor de omgekeerde feitelijke situatie waarin de individuele aanzetting tot het plegen in het buitenland van een analoog transportmisdrijf geschiedt in België. In de beschreven casus kan de gedraging van de vervoerder evenwel via de constructie van de strafbare deelneming en de objectieve ubiquiteitsleer geterritorialiseerd worden, zodat men geen rekening moet houden met de beperkende materiële en procedurale voorwaarden die gelden voor een extraterritoriale toepassing van de Belgische strafwet. Wanneer het in de vreemde gelokaliseerd transportmisdrijf sui generis zou uitgaan van een vervoerder die geen Belgische nationaliteit heeft, noch verblijfhouder is in België, zal er zelfs geen rechtsgrond bestaan tot extraterritoriale aanwending van de Belgische vervoerstrafwet (zie verder afdeling 2 van huidig hoofdstuk).

Het zij opgemerkt dat het ons inziens evenwel verdedigbaar is dat -enkel steunende op de objectieve ubiquiteitstheorie- de buitenlandse vervoerder op deze wijze zijn strafrechtelijk gesanctioneerde verplichting om zodanig het werk van de bestuurders te organiseren dat zij zowel de sociale als de tachograafverordening kunnen naleven (het reeds geciteerde artikel 15), mede voor een constitutief gedeelte niet is nagekomen op Belgisch grondgebied, met name wat het "rijwerk" van de bestuurder betreft. Dit veronderstelt uiteraard dat het resultaat van de organisatiegedraging van de vervoerder mede te kwalificeren is als een (deel van het) constitutief misdrijfbestanddeel. Een dergelijke zienswijze heeft in rechte tot gevolg dat de vervoerder een zelfstandig transportmisdrijf (onafhankelijk dus van enige deelnemingshypothese) ook in België heeft gepleegd en het Belgische transportstrafrecht also conform artikel 3 Sw. toepasselijk wordt. Andersom pleegt een vervoerder ontegensprekelijk een territoriaal (of meer precies een multiterritoriaal) transportmisdrijf wanneer hij het werk van zijn bestuurders derwijze in België regelt, dat zij in een andere EEG-lidstaat de sociale voorschriften met de voeten moeten treden.

Supra hebben we in het deel over de toepasselijkheid van de misdrijven van het gemeenrechtelijk strafrecht aangestipt dat een zeer overweldigende individuele aanzetting tot het *vervalsen van een geschrift* (in casu de registratiegegevens op de tachograafschijf), volgens rechtspraak en rechtsleer kan beschouwd worden als een onrechtstreeks daderschap van de valsheid in geschriften. Dit daderschap van de vervoerder zal dan in een dergelijke hypothese gelokaliseerd zijn op Belgisch grondgebied.

afvalstoffen die vervolgens door derden op een met de strafwet strijdige wijze in België worden ingevoerd en getransporteerd, wordt deze vervoerder -van zodra zijn in de vreemde gepleegde transporthandeling te kwalificeren is als een strafbare deelneming- geacht in België een strafbare transport-gedraging te hebben verricht⁷²¹.

De rechtspraak verleent een ruime betekenis aan deze ubiquiteits-theorie, waardoor zelfs de Belgische strafwet geacht wordt mede toepasselijk te zijn op en de Belgische strafrechter mede bevoegd is voor "een deel" van het misdrijf dat gesitueerd is buiten Belgisch grondgebied en op zichzelf reeds een afzonderlijk strafbaar feit (of strafbare feiten) uitmaakt -om deze redenen te onderscheiden van de zo juist vermelde gevallen van opsplitsing van de constitutieve bestanddelen of van koppeling van de deelnemingsdaad aan het hoofdmisdrijf-, wanneer dit strafbaar deel of feit *één ondeelbaar geheel* vormt met het in België gepleegde misdrijf⁷²². Op deze wijze worden bij de constructie van het voortdurend misdrijf (een strafbare gedraging bestaande uit een continue en door de dader bestendigde delictuele toestand) en van het voortgezet misdrijf (in de zin van meerdere afzonderlijke strafbare gedragingen die omwille van een eenheid van opzet één misdrijf vormen), de in het buitenland gepleegde strafbare feiten die één geheel vormen met de in België begane misdrijven, mede gelokaliseerd op Belgisch grondgebied⁷²³. Zo is dan de vervalsing in het buitenland van het

⁷²¹. Ook luidens artikel 14 van de Wet van 9 juli 1984 betreffende de invoer, de uitvoer en de doorvoer van afvalstoffen zijn de voorschriften van de artikelen 66-69 Sw. aangaande de strafbare deelneming toepasselijk. De techniek van de strafbare deelneming gekoppeld aan de ubiquiteitsleer levert in deze hypothese de enige juridische basis op om de vervoerder van het in het buitenland verrichte afvaltransport mede te betrekken in een Belgische strafprocedure aangaande de onregelmatige afvalimport, aangezien de definities uit de reglementering inzake de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen geen ruimte laten voor een extraterritoriale toepassing van de strafbepalingen uit de milieuwet van 9 juli 1984 (raadpleeg artikel 2 van het K.B. van 2 juni 1987 houdende reglementering van de uitvoer, de invoer en de doorvoer van afvalstoffen, alsmede infra afdeling 3 en tevens Afvalstoffen).

In de strafrechtspraktijk wordt geconstateerd dat bij grote afvalstrafzaken de vervoerders van de afvalstoffen mede vervolgd worden in de hoedanigheid van strafbare deelnemer aan de met een strafwet strijdige afvaloperatie (bv. een wederrechtelijke invoer of storting van afvalstoffen, zie FAURE, M., De strafrechtelijke toerekening van milieudelicten, 1992, 73).

⁷²². Zie ook: VAN DEN WYNGAERT, C., o.c., 1991, I, 114; VANDEPLAS, A., "De localisatie van een misdrijf", R.W., 1979-80, 2781, nr. 6.

⁷²³. Zie bv.: Cass., 16 mei 1989, Arr.Cass., 1988-89, 1076, met andersluidende conclusie van Adv.Gen. R. DECLERCQ, R.W., 1989-90, 193, met noot

registratieblad van de tachograaf te lokaliseren op Belgisch grondgebied, indien de vervalser (dader of deelnemer) zelf in België gebruik maakt van de vervalste tachograafschijf, bijvoorbeeld naar aanleiding van een weg- of bedrijfscontrole op de naleving van de rij- en rusttijden⁷²⁴. De combinatie van de constructie van het voortgezet misdrijf (gefundeerd op de eenheid van opzet) met een extensieve toepassing van de ubiquiteitsleer kan zeker leiden tot een verregaande territorialisering van strafbare gedragingen en aldus tot een sterke uitbreiding van territoriale jurisdictie. Bij een met de transportstrafwetgeving strijdige uitvoering van een of meerdere internationale vervoeropdrachten zou dit wel eens kunnen resulteren in een aanzienlijke toename van het aantal transportmisdrijven die als "territoriale strafbare feiten" krachtens de Belgische strafwet vervolgd en bestraft kunnen worden, aangezien de verschillende inbreuken op de strafrechtelijk gehandhaafde vervoerwetgeving in binnen- en buitenland niet zelden in feite zullen verbonden zijn door een eenheid van opzet -in de betekenis van een eenheid van doel en verwezenlijking⁷²⁵- in hoofde van de vervoerder of bestuurder.

VANDEPLAS, A. (betreft het misdrijf van familieverlating - artikel 391bis Sw., met in casu ingrijpende gevolgen op het vlak van de verjaring van de strafvordering; TULKENS en VAN DE KERCHOVE benadrukken dat dit arrest gegrond is op de ubiquiteitsleer, zie hun "Chronique de droit pénal 1988-1991", J.T., 1993, 220); Corr. Turnhout, 5 december 1979, R.W., 1979-80, 2780, met noot VANDEPLAS, A. (voortgezet misdrijf in de kontekst van een bankoverval in Nederland).

Het is te vermoeden dat de jurisprudentie dezelfde extensieve houding zal aannemen in geval een aflopend misdrijf als één geheel enige tijd doorgaat en zo desgevallend plaatsgrijpt op het grondgebied van verschillende staten, bv. een met de strafwet strijdig internationaal wegtransport van goederen. Er is ons terzake evenwel geen gepubliceerde rechtspraak bekend.

⁷²⁴. Valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken gepleegd door dezelfde dader worden namelijk beschouwd als één en hetzelfde misdrijf, zij het een voortdurend, zij het een voortgezet misdrijf (zie supra De toepasselijkheid van de misdrijven van het gemeenrechtelijk strafrecht). De keuze van de specifieke juridische aard van het ééngemaakte misdrijf (voortdurend dan wel voortgezet), heeft evenwel geen invloed op de lokalisering van het buitenlands component op Belgisch grondgebied (DE NAUW, A., o.c., 1987, nr. 113 en "Valsheid in geschriften en gebruik ervan door dezelfde persoon is geen voortdurend maar wel een collectief misdrijf", R.W., 1972-73, (887), 895; VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., o.c., A.P.R., nr. 501). Zie bv. Cass., 9 maart 1964, Pas., 1964, I, 733 (valsheid in geschriften in Frankrijk en gebruik van het valse stuk door de vervalser in België); meer recent: Corr. Brussel, 3 mei 1989, J.T., 1991, 33.

⁷²⁵. Zie o.m. voor de omschrijving van het begrip "eenheid van opzet": Cass., 12 december 1978, Arr.Cass., 1978-79, 419; Cass. 11 juni 1980, Arr.Cass., 1979-80, 1254; Cass., 19 april 1983, Arr.Cass., 1982-83, 988; Cass., 8 januari 1985, Arr.Cass., 1984-85, 600.

Men kan zich echter afvragen of een dergelijke jurisprudentiële oplossing nog wel verzoenbaar is met de ruimtelijke toepassings sfeer van de strafwet zoals deze door de Belgische strafwetgever werd geconcipieerd in de artikelen 3 en 4 van het Strafwetboek. Strookt het met de intentie van de strafwetgever om voorbij te gaan aan de uitzonderingspositie van de extraterritoriale aanwending van de strafwet (artikel 4 Sw.) door het louter aannemen van een eenheid van opzet tussen -geïsoleerd bekeken- ongetwijfeld territoriale en extraterritoriale misdrijven? In zijn gezaghebbend handboek van 1879 is HAUS -de grondlegger van het Belgische Strafwetboek- de mening toegedaan dat bij een voortdurend en voortgezet misdrijf de Belgische strafwet enkel toepasselijk is op de feiten begaan in België⁷²⁶; een stelling die ook in bepaalde recente rechtsleer wordt overgenomen⁷²⁷. Persoonlijk zijn we geneigd aan te sluiten bij de opvatting van HAUS, zodat we de ubiquiteits-theorie eerder wensen beperkt te houden tot de hypothese van een *territoriale opsplitsing van de constitutieve bestanddelen*⁷²⁸ van een *wezenlijk enkelvoudig misdrijf en tot het geval van de strafbare deelneming aan een*

⁷²⁶. HAUS, J.J., o.c., 1879, I, nr. 249. Eenzelfde opvatting is terug te vinden bij TROUSSE, P.E., o.c., I, 1, nr. 456. Raadpleeg tevens GOEDSEELS, J., Commentaire du code pénal belge, 1948, 2ed., I, nr. 81, p. 26 en PRINS, A., Science pénale et droit positif, 1899, nr. 102, p. 59.

⁷²⁷. Zie bv. HENNAU, C. en VERHAEGEN, J., o.c., 1991, nr. 71 en tevens VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., o.c., 1976, I, nr. 451. In zijn conclusie voor het cassatie-arrest van 16 mei 1989 maakt ook advocaat-generaal DECLERCQ terzake een onderscheid tussen enerzijds de multiterritoriale misdrijven (opdeling van het materieel element van een enkel strafbaar feit) en anderzijds de voortdurende en voortgezette misdrijven; in dit laatste geval geldt volgens DECLERCQ de regel dat wat in België niet vervolgbaar is, er niet vervolgbaar wordt door het samen te voegen met iets dat wel vervolgbaar is (Arr.Cass., 1988-89, (1077), 1079).

Andere recente auteurs verdedigen dan weer uitdrukkelijk de jurisprudentiële stelling inzake het voortgezet misdrijf (zie bv. FRANCHIMONT, M. JACOBS, A. en MASSET, A., Manuel de procédure pénale, 1989, 1063). Ook VANDEPLAS lijkt een voorstander te zijn van de door de rechtspraak verkozen oplossing inzake het voortdurend en voortgezet misdrijf (zie VANDEPLAS, A., "De bevoegdheid *ratione loci* inzake verlating van familie", R.W., 1989-90, 194 -voortdurend misdrijf- en "De localisatie van een misdrijf", R.W., 1979-80, 2781-2783, nr. 6 van de noot -voortgezet misdrijf-).

⁷²⁸. Met *constitutieve bestanddelen* bedoelen we dan specifiek de door de wet (boek II Sw. of het bijzonder strafrecht) omschreven constitutieve onderdelen van een welbepaald strafbaar feit (zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nr. 244 in fine). Het zij opgemerkt dat ook het reeds supra geciteerde arrest van het Hof van Cassatie dd. 4 februari 1986 de term "bestanddelen" gebruikt (Arr.Cass., 1985-86, 765). De verschillende strafbare feiten die gezamenlijk een voortgezet of collectief misdrijf vormen, kunnen ons inziens niet aanzien worden als constitutieve bestanddelen in de strafrechtelijk-technische betekenis.

hoofdmisdrijf, zodat de bijzondere kwalificatie van een "multiterritoriaal (transport)misdrijf met een Belgisch-territoriaal component" niet mag worden uitgebreid tot de jurisprudentiële constructie van het voortgezet of collectief misdrijf. De in het buitenland gepleegde (transport)misdrijven die ingevolge de eenheidsmakende factor van de eenheid van opzet zouden deel uitmaken van een voortgezet of collectief misdrijf (tesamen met in België begane strafbare feiten), blijven dan ook ons inziens op het vlak van de ruimtelijke gelding van de strafwet extraterritoriale strafbare gedragingen. De ubiquiteitsleer alzo begrensd, zal het door de Belgische strafwetgever beoogde jurisdictiesysteem van een principiële territorialiteit en een exceptionele extraterritorialiteit niet worden ontregeld.

Afdeling 3. (TRANSPORT)MISDRIJVEN BUITEN BELGISCH GRONDGEBIED GEPLEEGD

§ 1. DE UITZONDERING VAN DE EXTRATERRITORIALITEIT

De ruimtelijke werking van de Belgische strafwet is in beginsel beperkt tot de (transport)misdrijven die gepleegd werden op het reële en fictieve grondgebied van het Rijk (artikel 3 Sw.), doch deze territoriale gelding is niet van exclusieve aard. De Belgische (transport)strafwet kan namelijk *bij wijze van uitzondering* op de in artikel 3 Sw. verwoorde algemene regel van de territorialiteit, tevens gelden voor strafbare (vervoer)-gedragingen die werden begaan buiten het grondgebied van de Belgische staat. Naar luid van artikel 4 van het Belgische Strafwetboek:

*"wordt het misdrijf buiten het grondgebied van het Rijk door Belgen
"of vreemdelingen gepleegd, in België niet gestraft dan in de geval-
"len bij de wet bepaald.*

De uitzondering van de **extraterritoriale toepassing van de Belgische strafwet**, gericht naar (transport)misdrijven die zowel door Belgen als door vreemdelingen in het buitenland werden gepleegd, dient zodoende steeds beperkt te blijven tot de *gevallen die uitdrukkelijk door de wet zijn voorgescreven*. Enkel in dergelijke gevallen bestaat in het Belgische strafrecht een *ius puniendi* ten aanzien van extraterritoriale (transport)misdrijven. Tot legitimatie van zulke door de wet bepaalde gevallen van extraterritorialiteit en m.a.w. van de wettelijk geformuleerde uitzonderingen op het fundamentele territorialiteitsbeginsel, poneert de rechtsleer diverse beginselen, zoals het actief en passief personaliteitsbeginsel, het (staats)-beschermingsbeginsel en het universaliteitsbeginsel, die de verschillende aanknopingspunten voor de extraterritoriale toepasselijkheid van de strafwet weergeven⁷²⁹.

De belangrijkste of gemeenrechtelijke gevallen van extraterritoriale jurisdictie die door de wet zijn bepaald, worden opgesomd in de artike-

⁷²⁹. Raadpleeg o.m. D'HAENENS, J., Belgisch Strafprocesrecht, 1985, 47-48; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 147-148; FOURNIER, A., "Compétence internationale", Encycl.Dalloz Pénal, nrs.9-17; LOMBOIS, C., Droit pénal international, 1979, 2ed., 368 e.v.; ORIE, A.A.M., VAN DER MEIJS, J.G. en SMIT, A.M.G., o.c., 1991, 30 e.v.; STRIJARDS, G.A.M., Hoofdstukken van materieel strafrecht, 1992, 321-330; VAN DEN WYNGAERT, C., o.c., 1991, 100-105 en l.c., 1983, 504-509.

Infra bij de bespreking van enkele extraterritoriale regels (§ 2-3) duiden we tevens het beginsel aan waarop de regel is gegrondvest.

len 6 tot en met 12bis van de Wet van 17 april 1878 houdende de Voorafgaande Titel van het Wetboek van Strafvordering. Behalve de plaats van het misdrijf zijn voor deze gevallen -in tegenstelling tot het hoofdbeginsel van de territorialiteit- bijkomend de nationaliteit van de dader en de aard van het misdrijf van belang. Hierna selecteren we in § 2 enkele van deze gevallen uit de voorafgaande titel die naar onze mening ook een beveiligingsfunctie kunnen waarnemen tegen een extraterritoriale aantasting van bepaalde rechtsgoederen en -belangen gelieerd aan de sector van het goederenvervoer over de weg. De bijzondere strafwetten kunnen vervolgens ten aanzien van bepaalde extraterritoriale misdrijven afwijkingen inhouden op de commune regeling uit de voorafgaande titel. In § 3 geven we een toelichting van de in het transportstrafrecht voorkomende bijzondere regeling aangaande de rij- en rusttijden en de tachograaf.

Gelet op het uitzonderingskarakter van al deze gevallen van extraterritoriale gelding van de strafwet, dienen de desbetreffende commune én bijzondere bepalingen beperkend geïnterpreteerd te worden⁷³⁰.

In alle gevallen waarin de wet onder bepaalde materiële en procedurele voorwaarden de extraterritorialiteit als uitzondering toelaat, wordt luidens artikel 14 V.T.Sv. de verdachte vervolgd en gevonnist volgens de bepalingen van de *Belgische wetten* (de *lex fori*). Voor de bestraffing in België van extraterritoriale (vervoer)misdrijven wordt geen toepassing gemaakt van de strafwet van de plaats waar het misdrijf werd gepleegd (de *lex loci delicti*), noch van de strafwet van de staat van oorsprong van dader of slachtoffer (de *lex personae*), ook niet wanneer de strafmaat in deze strafwetten milder zou zijn⁷³¹. De strafrechtelijke sanctionering in België van transportmisdrijven begaan door Belgische vervoerders in het buitenland, dient dus steeds te geschieden met toepassing van een Belgische transportstrafwet. In de Belgische strafprocedure is dan *ratione loci* bevoegd de strafrechtbank van de plaats waar de verdachte verblijft, van de plaats waar hij kan worden gevonden of van zijn laatst bekende verblijfplaats⁷³². In bepaalde toepassingsgevallen van extraterritorialiteit hebben evenwel de

⁷³⁰. Zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *o.c.*, nr. 221; THOMAS, F., *l.c.*, 203; TROUSSE, P.E., "La compétence extraterritoriale des juridictions répressives belges", *Rapport belge au VIIe Congrès internationale de droit comparé*, 1966, (511), 520; TULKENS, FR. en VAN DE KERCHOVE, M., *Introduction au droit pénal*, 1991, 151.

⁷³¹. Zie VAN DEN WYNGAERT, C., *o.c.*, I, 116 en *l.c.*, 1983, 523.

⁷³². Artikel 24 Sv.; D'HAENENS, J., *o.c.*, 1985, nr. 72, p. 49; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., *o.c.*, II, 92; VERSTRAETEN, R., *o.c.*, 1993, nr. 948.

door de wetgever geformuleerde materiële voorwaarden mede betrekking op de inhoud van een *buitenlandse strafwet* (meer bepaald op de strafbaarstelling en soms de hoogte van de strafbedreiging), zodat de vreemde strafwet niet altijd volkomen terzijde blijft, doch de vervolging en penale beteugeling van extraterritoriale misdrijven indirect en negatief kan beïnvloeden.

Niet enkel de buitenlandse strafwet kan in sommige omstandigheden een obstakel vormen voor een extraterritoriale aanwending van Belgische strafbepalingen. Ook een *buitenlandse strafrechterlijke beslissing* aangaande het buiten Belgisch grondgebied gepleegde (vervoer)misdrijf kan tot gevolg hebben dat dit misdrijf in België niet meer vervolgbaar en bestrafbaar is en kan alzo het Belgisch jurisdictierecht limiteren. De in de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering voorkomende uitzonderingsregeling van de extraterritoriale gelding is namelijk niet toepasselijk -behoudens in oorlogstijd-, wanneer de verdachte (Belg of vreemdeling) wegens hetzelfde misdrijf in het buitenland werd vrijgesproken of indien hij na een veroordeling de straf heeft ondergaan of genade of amnestie heeft verkregen of tot slot indien de verjaring van de straf is ingetreden (artikel 13, lid 1 V.T.Sv.). In afdeling 2 van huidig hoofdstuk hebben we reeds beklemtoond dat deze zogenaamde *non bis in idem*-regel beperkt moet blijven tot *het extraterritoriale misdrijf*, tot de strafbare gedraging die volledig buiten Belgisch grondgebied is gelokaliseerd⁷³³ en niet kan worden ingeroepen als onontvankelijkheidsgrond voor een strafvervolging van een territoriaal of zelfs -bij toepassing van de objectieve ubiquiteitstheorie- multiterritoriaal misdrijf. Bijkomend dient de beslissing van het buitenlands strafgerecht te slaan op *hetzelfde (extraterritoriale) misdrijf* als

⁷³³. Artikel 13 V.T.Sv. geldt enkel als het misdrijf in het buitenland is gepleegd (Cass., 20 februari 1991, *Arr.Cass.*, 1990-91, 671, *R.W.*, 1991-92, 131, met noot, *R.D.P.*, 1992, 86; Brussel, 23 december 1991, *J.T.*, 1992, 314; Antwerpen, 19 juni 1987, *R.W.*, 1987-88, 577). Het cassatiearrest van 20 februari 1991 preciseert tevens dat artikel 14, 7 BUPO of I.V.B.P.R. ("*Niemand mag voor een tweede keer worden berecht of gestraft voor een strafbaar feit waarvoor hij reeds overeenkomstig de wet en het procesrecht van elk land bij einduitspraak is veroordeeld of waarvan hij is vrijgesproken*") niet van toepassing is in België in geval van veroordeling door een buitenlands gerecht.

Het zij opgemerkt dat het gebruik van het adagium *non bis in idem* in de kontekst van artikel 13 V.T.Sv. enigzins misleidend is. De wetgever heeft namelijk met artikel 13 geen gezag van gewijsde wensen toe te kennen aan een vreemde strafrechterlijke beslissing, maar eerder om redenen van billijkheid een uitzondering gemaakt op het eng nationaal toegepaste strafrecht (ARNOU, P., "De buitenlandse vrijspraak voor de Belgische strafrechter", *R.W.*, 1984-85, 744-745, nr. 2; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *O.C.*, nr. 225; tevens THOMAS, F., *l.c.*, 209).

hetgene dat voor de Belgische strafrechter wordt gebracht, zoniet hoeft de strafrechter geen acht te slaan op deze buitenlandse beslissing⁷³⁴.

Een in kracht van gewijsde getrede *veroordeling* uitgesproken door een *buitenlands strafgerecht* wegens bepaalde gemeenrechtelijke en bijzondere voermisdrijven kan tevens op het administratief-transportrechtelijk vlak (de vereiste vergunningen) ernstige hinderpalen opleveren voor de uitoefening van een welbepaalde vervoeractiviteit, zoals het verrichten van bezoldigd nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg⁷³⁵ of het optreden als tussenpersoon (vervoercommissienair en vervoermakelaar) op het gebied van het goederenvervoer⁷³⁶. De desbetreffende transportwetten maken geen onderscheid al naargelang het territoriaal of extraterritoriaal karakter van deze misdrijven, maar het is redelijkerwijze te vermoeden dat een bestaande buitenlandse strafrechtelijke veroordeling betrekking zal hebben op een vanuit Belgisch standpunt bekeken extraterritoriaal gemeen of bijzonder transportmisdrijf.

Tot slot zij het vermeld dat artikel 13, lid 2 V.T.Sv. de regel bevat van imputatie van de in de vreemde ondergane hechtenis op de gevangenisstraf die in België wordt opgelegd wegens het extraterritoriaal gemeenrechtelijk of bijzonder transportmisdrijf⁷³⁷.

⁷³⁴. Cass., 28 februari 1955, *Arr.Cass.*, 1955, 540; Cass., 29 april 1969, *Arr.Cass.*, 1969, 821; Cass., 29 november 1989, *Arr.Cass.*, 1989-90, 435, *R.D.P.*, 1990, 289, *J.L.M.B.*, 1990, 150. De non bis-in idem regel van artikel 13 V.T.Sv. speelt zodoende niet bij onderscheiden of afzonderlijke misdrijven. De drie arresten hebben betrekking op de invoer en de uitvoer van bepaalde goederen (met name goud en gelden in het arrest van 1955 met veroordeling in het buitenland, melkprodukten in het arrest van 1969 met vrijspraak in het buitenland en verdovende middelen in het arrest van 1989 met veroordeling in het buitenland).

⁷³⁵. Raadpleeg artikel 5 van de Wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding (*B.S.*, 12 augustus 1960) en tevens artikel 5 van het K.B. van 18 maart 1991 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg (*B.S.*, 12 april 1991).

⁷³⁶. Raadpleeg artikel 5 van de Wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (*B.S.*, 27 september 1967) en artikel 2 van de beide uitvoeringsbesluiten, het K.B. van 18 juli 1975 (vervoercommissienair, *B.S.*, 2 augustus 1975) en het K.B. van 12 januari 1978 (vervoermakelaar, *B.S.*, 18 februari 1978).

⁷³⁷. Deze strafaf trek geldt bijvoorbeeld indien de buitenlandse strafrechtelijke veroordeling niet (volledig) werd uitgevoerd, waardoor de uitgesproken veroordeling de vervolging van het extraterritoriaal misdrijf in België niet zal blokkeren (ARNOU, P., "l.c.", *R.W.*, 1984-85, 745, nr. 5; THEYS, M., "De l'exercice de l'action publique à raison des crimes ou des

§ 2. ENKELE GEVALLEN VAN EXTRATERRITORIALITEIT GEREGULEERD IN DE VOORAF-
GAANDE TITEL VAN HET WETBOEK VAN STRAFVORDERING.

A. Misdaad of wanbedrijf gepleegd door een Belg (artikel 7 V.T.Sv.)

De Belgische strafwet kan algemeen overeenkomstig artikel 7 V.T.Sv. worden toegepast op de door *Belgen in het buitenland gepleegde feiten*, indien deze feiten door de Belgische wet een *misdaad* of een *wanbedrijf* worden genoemd én strafbaar zijn gesteld in het land waar ze gepleegd werden⁷³⁸. Deze belangrijke en relatief ruim geformuleerde casus van extraterritorialiteit is gebaseerd op het zogenaamd actief personaliteitsbeginsel, krachtens hetwelk een staat zijn strafwet mag toepassen op de gedragingen die door diens onderdanen in het buitenland werden begaan⁷³⁹. Aangezien de strafvordering in dit door de wet bepaald geval enkel ontvankelijk is als de dader van het extraterritoriale misdrijf de *Belgische nationaliteit* heeft -een vast verblijf in België volstaat niet⁷⁴⁰-, moet deze decisieve nationaliteit blijken uit de beslissing van de strafrechter of uit de controleerbare processtukken⁷⁴¹. In het vigerend Belgische strafrecht kan een rechtspersoon een strafbaar feit plegen, doch het begane misdrijf kan dan

délits commis hors du territoire du royaume", Les Nouvelles, Procédure Pénale, I, 1, nr. 77; VAN DEN WYNGAERT, C., o.c., II, 523).

⁷³⁸. Zie ook Cass., 12 november 1968, Arr.Cass., 1969, 277; Cass., 27 april 1976, Arr.Cass., 1976, 974. Voor de ontstaangeschiedenis van artikel 7 V.T.Sv. raadplege men D'HAENENS, J., "De werking van de strafwet naar de plaats en de internationale rechtshulpverdragen", Liber Amicorum Hermann Bekaert, 1977, 96-104.

⁷³⁹. DE NAUW, A., o.c., 1992, 54; D'HAENENS, J., o.c., 1985, 47; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nr. 213; HENNAU, C. en VERHAEGEN, J., o.c., nrs. 77-78; THOMAS, F., l.c., 204; VAN DEN WYNGAERT, C., l.c., 1983, 507.

⁷⁴⁰. VAN DEN WYNGAERT, C., o.c., I, 118.

⁷⁴¹. Cass., 27 april 1976, Arr.Cass., 1976, 974. Ook de vreemdeling die op een strafbare wijze deelneemt aan de door de Belg gepleegde misdaad (wanbedrijven zijn uitgesloten) buiten het Belgisch grondgebied, kan in België vervolgd worden op voorwaarde dat dit geschiedt samen met de Belgische verdachte of na diens veroordeling (artikel 11 V.T.Sv.). Deze veroordeling van de Belgische onderdaan mag afkomstig zijn van een buitenlands strafgerecht (Antwerpen, 6 september 1989, R.W., 1990-91, 55, met noot SPRIET, B., Pas., 1990, II, 66; TROUSSE, P.E., l.c., 1966, 530 en 538). Artikel 11 V.T.Sv. moet duidelijk onderscheiden worden van de hypothese van een deelnemingsdaad in het buitenland aan een in België begaan hoofdfeit. Een dergelijke deelneming zal namelijk bij toepassing van de ubiquiteits-theorie een territoriaal karakter verkrijgen (zie supra afdeling 2, § 3).

enkel worden toegerekend aan een natuurlijke persoon die strafrechtelijk-technisch te beschouwen is als de schuldbekwame dader, als de strafrechtelijk aansprakelijke persoon. De nationaliteitsvereiste van artikel 7 V.T.Sv. lijkt ons gericht te zijn tot de persoon die uiteindelijk als dader van het extraterritoriale misdrijf in België kan vervolgd én bestraft worden, tot de persoon die dus voor dit misdrijf strafrechtelijk veroordeeld wordt, zijnde -in de hypothese van een rechtspersoon- de fysieke persoon aan wie de facto het (transport)misdrijf binnen de structuur van de vervoeronderneming-rechtspersoon moet worden toegerekend^{742 743}. Het zij opgemerkt dat de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering geen equivalent bevat van de relatief ruime jurisdictiegrond uit artikel 7 V.T.Sv. voor het extraterritoriaal misdrijf gepleegd door een dader van vreemde nationaliteit. Infra (punt B) bespreken we bondig een van de meer geclausuleerde extraterritorialiteitsgevallen betrekking hebbende op een vreemdeling als dader, met name de hypothese van een misdaad gepleegd door een vreemde dader ten nadele van een Belgische onderdaan (artikel 10, 5° V.T.Sv.). Het gepleegde misdrijf dient zich ruimtelijk volledig te situeren buiten

⁷⁴². Wanneer dan de vervoeronderneming een Belgische handelsvennootschap vormt, maar de *strafrechtelijk aansprakelijke natuurlijke persoon* niet van Belgische nationaliteit is, kan niet gesteund worden op artikel 7 V.T.Sv. teneinde de Belgische strafrechter jurisdictie te verlenen voor een transportmisdrijf dat door de vervoerder buiten Belgisch grondgebied is begaan. De inverse situatie van een rechtspersoon-vervoerder van buitenlandse nationaliteit en een Belgische aansprakelijke fysieke persoon beantwoordt dan theoretisch wel aan de door artikel 7 geformuleerde dadervoorwaarde. Het is derhalve ons inziens niet vereist dat ook de rechtspersoon de Belgische nationaliteit zou bezitten.

De vergelijkbare personele jurisdictiegrond in het Nederlandse strafrecht (artikel 5, 1, 2° van het Wetboek van Strafrecht) is toepasselijk op zowel de natuurlijke als de rechtspersoon, wat aldaar resulteert in (te) uitgebreide bestraffingsmogelijkheden (raadpleeg terzake de interessante noot van 'tHART, A.C. onder H.R., 12 februari 1991, N.J., 1991, (nr. 528), 2252-2254).

⁷⁴³. Aangezien de actief-personele voorwaarde van artikel 7 V.T.Sv. ons inziens (uitsluitend) slaat op de persoon die uiteindelijk het voorwerp van de *strafrechtelijke veroordeling* zal uitmaken -m.a.w. de fysieke persoon-, moet de bepaling van artikel 7 duidelijk onderscheiden worden van een daderbetrokken voorschrift van louter strafprocessuele aard.

Indien bijvoorbeeld een bijzondere strafwet de toezending van een afschrift van het proces-verbaal tot vaststelling van het misdrijf aan de overtreder oplegt, is de toezending van dit afschrift aan de dader-rechtspersoon volgens het Hof van Cassatie geldig binnen het kader van de vervolging van de strafrechtelijk aansprakelijke natuurlijke persoon (Cass., 19 maart 1991, Arr.Cass., 1990-91, 749; VERSTRAETEN, R., o.c., 1993, nr. 276; in casu was de dader-rechtspersoon een transportonderneming die beticht werd van inbreuken op het sociaal strafrecht en op de transportstrafwet van 18 februari 1969).

het reële en fictieve grondgebied van de Belgische staat; het mag noch geheel, noch gedeeltelijk een strafmachtscreërend intraterritoriaal karakter vertonen. Artikel 7 V.T.Sv. maakt evenwel geen onderscheid naar het vreemd land waar het extraterritoriaal misdrijf werd gepleegd⁷⁴⁴.

Het op artikel 7 V.T.Sv. gegronde *ius puniendi* is aangaande de te beoordelen extraterritoriale gedraging onderworpen aan twee belangrijke voorwaarden.

Primo dient de Belgische strafwet het door een Belg verrichte (transport)-feit te kwalificeren als een *misdaad* of een *wanbedrijf*, zijnde een misdrijf strafbaar met respectievelijk een criminele of een correctionele straf (artikel 1 Sw.). De overtredingen -in de penaal-technische betekenis de misdrijven strafbaar met een politiestraf (artikel 1, lid 3 Sw.)- vallen zodoende als lichtste categorie van misdrijven buiten de extraterritorialiteitsnorm van artikel 7 V.T.Sv. Deze strafrechtsregel van artikel 7 verwijst naar de aard van het misdrijf op basis van de in abstracto door de strafwetgever voorgeschreven straf en niet naar de natuur van het misdrijf zoals bepaald door de in concreto door de strafrechter uitgesproken strafsanctie⁷⁴⁵. De kwalificatie van de strafbare gedraging op basis van de driedelige misdrijfindeling van artikel 1 Sw. is de enige misdrijfvoorwaarde die naar het Belgische strafrecht toe wordt gesteld. Artikel 7 V.T.Sv. geldt dan voor alle misdaden en wanbedrijven zonder onderscheid -ook voor deze die geen particulier benadelen (Belg of vreemdeling), doch enkel het algemeen belang schaden⁷⁴⁶- en is in beginsel toepasselijk op zowel gemeenschappelijke misdrijven als misdrijven omschreven in het bijzonder straf-

⁷⁴⁴. SCREVEN, R., en BERNARD-TULKENS, F., "Chronique semestrielle de jurisprudence. Empire de la loi pénale dans l'espace", R.D.P., 1975-76, 522.

⁷⁴⁵. S., "De l'effet de la dénaturalisation des infractions", R.D.P., 1923, 416; VERSTRAETEN, R. en SPRIET, B., "De driedelige indeling van de misdrijven als leidraad van het strafrecht: een verdachte eenvoud", Liber Amicorum Marc Châtel, 1991, (p. 467), p. 483-484, nr. 25 in fine.

Zo blijft de extraterritoriale toepassing van de strafwet op basis van artikel 7 V.T.Sv. mogelijk wanneer bv. het onderzoeksgerecht een in het kader van een transportoperatie gepleegd algemeen wanbedrijf contraventionaliseert of de strafrechter (in eerste aanleg de correctionele rechtbank voor de gemeenschappelijke wanbedrijven en de politierechter voor het grootste gedeelte van de transportwanbedrijven) slechts een politiestraf wil opleggen. Het gedetourneerde gemeenschappelijke of transportwanbedrijf zal zodoende voor een toepassing van artikel 7 V.T.Sv. niet ab initio te beschouwen zijn als een overtreding.

⁷⁴⁶. Cass., 12 november 1968, Arr.Cass., 1969, 277; D'HAENENS, J., l.c., 1977, 101-104; FRANCHIMONT, M., JACOBS, A. en MASSET, A., o.c., 1067.

recht (bijvoorbeeld het transportstrafrecht). Al de in deze studie beschreven en voor het wegtransport relevante commune misdrijven (bijvoorbeeld misbruik van vertrouwen, diefstal, valsheid in geschriften, verkeersbelemmering, brandstichting, ...) beantwoorden aan de indirecte criminele of correctionele strafmaatvoorwaarde, behoudens de uitzondering van de opzettelijke vernieling of beschadiging van de niet-nominatief aangeduide roerende goederen die specifiek bij wijze van restincriminatie met politiestraffen wordt beteugeld in artikel 559, 1° Sw. Ook al de bestudeerde Belgische transportwetten bestraffen de diverse vervoerinbreuken met een maximumhoofdstraf van minstens correctionele aard, zodat deze bijzondere transportmisdrijven eveneens voldoen aan de door artikel 7 V.T.Sv. gestelde voorwaarde inzake de aard van het misdrijf⁷⁴⁷.

Secundo vereist artikel 7 V.T.Sv. een *dubbele incriminatie*⁷⁴⁸; het feit -de misdaad of het wanbedrijf- dient tevens strafbaar te zijn volgens de strafwet van de plaats waar het werd verricht⁷⁴⁹. Ter beoordeling van een extra-

⁷⁴⁷. Het is het maximum van de hoofdstraf dat determinerend is voor de aard van de straf en vervolgens voor de aard van het misdrijf conform de drieledige indeling van artikel 1 Sw., ook indien het in de strafwettekst bepaalde minimum en maximum zouden verschillen van aard (VERSTRAETEN, R. en SPRIET, B., l.c., p. 474, nr. 9). Zo vermeldt artikel 29, lid 2 van de Wegverkeerswet van 16 maart 1968 -zijnde de strafrechtsgrond voor een aantal belangrijke inbreuken op de A.D.R.-reglementering inzake vervoer van gevaarlijke goederen- een gevangenisstraf van een dag tot en een maand en/of een geldboete van 10 tot 500 frank. Het A.D.R.-transportmisdrijf strafbaar met deze straffen, vormt dan een wanbedrijf met het oog op een toepassing van de in artikel 7 V.T.Sv. gereguleerde extraterritorialiteit.

⁷⁴⁸. HENNAU, C. en VERHAEGEN, J., o.c., 71; VAN DEN WYNGAERT, C., o.c., I, 118 en l.c., 1983, 508. Zie bv. K.I. Antwerpen, 11 april 1978, R.W., 1978-79, 1658 (overspel; dubbele incriminatievoorwaarde t.a.v. Nederland niet vervuld); Corr. Turnhout, 15 mei 1981, R.W., 1983-84, 2966, met noot VANDEPLAS, A., Turnh.Rechtsl., 1982, nr. 3, p. 3 (heling; voorwaarde t.a.v. Nederland vervuld).

Wanneer de strafwet de bijkomende voorwaarde van de dubbele strafbaarstelling stelt, spreekt de rechtsleer van een "beperkt actief personaliteitsbeginsel" als aanknopingspunt (zie o.m.: ORIE, A.M.M., VAN DER MEIJS, J.G. en SMIT, A.M.G., o.c., 1991, 46; STRIJARDS, G.A.M., o.c., 1984, 101-102).

⁷⁴⁹. De strafrechter dient bij een extraterritoriale toepassing van de strafwet op basis van artikel 7 V.T.Sv., deze strafbaarstelling krachtens de *lex loci delicti commissi* vast te stellen (cf. Cass., 6 februari 1991, onuitg., nr. 3979/1; in casu betreft het een cassatie wegens miskenning van de bewijskracht van de conclusie waarin de beklaagde had betoogd dat het transportmisdrijf in Nederland werd vastgesteld, doch begaan werd in Duitsland; het veroordelend vonnis had enkel de strafbaarstelling naar Nederlands recht vermeld en ging ervan uit dat de beklaagde zou beweerd hebben dat de inbreuk in Nederland werd begaan).

In dezelfde zin in het Franse strafrecht -t.a.v. artikel 689 C.P.P.- (bv. Cass.fr., 27 juni 1984, Bull.Crim., 1984, n° 248; Cass.fr., 10 oktober 1988

territoriale aanwending van de Belgische strafwet met als rechtsgrond artikel 7 V.T.Sv., dient zodoende (in beperkte mate) mede rekening te worden gehouden met de buitenlandse strafwet loci delicti. Een dubbele of wederzijdse strafbaarstelling van het in de vreemde begane feit volstaat. De strafrechtelijke omschrijving dient niet identiek te zijn⁷⁵⁰ en evenmin is een effectieve vervolging in het betrokken vreemd land vereist⁷⁵¹. Artikel 7 stelt tevens geen specifieke strafmaatvoorwaarde voor de buitenlandse incriminatie.

De vervolging van de Belgische verdachte wordt door artikel 12, lid 1 V.T.Sv. wel afhankelijk gesteld van de omstandigheid dat hij *in België moet gevonden worden*⁷⁵². Indien de extraterritoriale misdaad of wanbedrijf door een Belgisch onderdaan gepleegd is tegen een vreemdeling, formuleert artikel 7 § 2 V.T.Sv. tevens bijkomende procedurale voorwaarden, zoals een klacht van de benadeelde vreemdeling of diens familie of een officieel bericht van de vreemde overheid⁷⁵³. Tevens kan in deze hypothese van een bui-

, Bull.Crim., 1988, n° 331) en in het Nederlandse strafrecht -t.a.v. artikel 5, lid 1, 2° N.W.v.S.- (bv. H.R., 21 januari 1986, N.J., 1986, nr. 418, met conclusie Adv.Gen. REMMELINK en noot VAN VEEN, TH.W.; raadpleeg echter tevens: H.R., 2 april 1985, N.J., 1985, nr. 875).

⁷⁵⁰. Antwerpen, 1 december 1976, Pas., 1977, II, 145; TROUSSE, P.E., l.c., 1966, 526; VAN DEN WYNGAERT, C., l.c., 1984, 527. Evenzo in het Franse strafrecht: FOURNIER, A., "Compétence internationale", Encycl.Dalloz Pénal, nr. 98; JEANDIDIER, W., Droit pénal général, 1991, 2ed., nr. 164 en bv. Cass.fr., 9 november 1988, Bull.Crim., 1988, n° 385. Het zij opgemerkt dat het Franse strafrecht de dubbele incriminatievoorwaarde enkel formuleert ten aanzien van de extraterritoriale wanbedrijven en niet voor de misdaden (zie artikel 689 C.P.P. en artikel 113-6 van de N.C.P.).

⁷⁵¹. Gent, 17 en 19 maart 1975, R.D.P., 1975-76, 522 en 28 mei 1979, R.W., 1979-80, 1143 (de drie arresten betreffen het misdrijf van vruchtafdrijving gepleegd in Nederland).

⁷⁵². Het volstaat dat de verdachte (na het misdrijf) op het ogenblik dat de vervolging wordt ingesteld in België aanwezig is of er gevonden of aangetroffen wordt; indien hij nadien vlucht, kan hij worden veroordeeld bij verstek (FRANCHIMONT, M., JACOBS, A. en MASSET, A., o.c., 1064; THOMAS, F., l.c., 204; TROUSSE, P.E., l.c., 1966, 527; VAN DEN WYNGAERT, C., o.c., II, 523; zie tevens Cass., 9 januari 1911, Pas., I, 1911, 78). De strafrechter dient deze ontvankelijkheidsvoorwaarde van "het gevonden worden" in zijn beslissing vast te stellen (Cass., 18 juni 1956, Pas., 1956, I, 1145).

De personen die evenwel aan België werden uitgeleverd, kunnen niet beschouwd worden als zijnde "gevonden in België" in de zin van artikel 12 V.T.Sv. (SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., o.c., II, 100; THEYS, M., l.c., nr. 27).

⁷⁵³. De strafvordering is enkel ontvankelijk bij vervulling van deze voorwaarden (Cass., 19 januari 1970, Arr.Cass., 1970, 450). De realisatie

tenlands slachtoffer luidens artikel 7 § 2 de strafvordering enkel worden ingesteld door het openbaar ministerie. Een klacht met burgerlijke partijstelling of een rechtstreekse dagvaarding vanwege het vreemde slachtoffer tegen de Belgische dader is dan niet mogelijk⁷⁵⁴. Deze aanvullende restrictieve voorwaarden uit de artikelen 7 en 12 V.T.Sv. benadrukken duidelijk het subsidiair karakter van het gehanteerde personaliteitsbeginsel⁷⁵⁵.

Bij toepassing van deze actief-personele jurisdictieregel van artikel 7, § 1 V.T.Sv. in de feitelijke kontekst van het wegtransportgebeuren kan bijvoorbeeld de Belgische chauffeur van een vrachtwagen in België vervolgd worden voor een *diefstal* van goederen die hij ten nadele van een Belgische of buitenlandse vervoerder heeft gepleegd op een parkeerterrein bij een baanrestaurant gelegen langs een Spaanse autosnelweg⁷⁵⁶. In geval een buitenlandse vervoerder het slachtoffer is van de diefstal, dient bijkomend rekening te worden gehouden met de zo juist aangestipte procedurale voorwaarden van artikel 7, § 2 V.T.Sv., zoals bijvoorbeeld een klacht van de benadeelde vervoerder en een vordering van het openbaar ministerie. Ook de opzettelijke vernieling van een Belgische vrachtwagen verricht door een Belg op Engels grondgebied, kan door een Belgische strafrechter met toepassing van de straffen uit het Belgische Strafwetboek beteugeld worden⁷⁵⁷. Een

van één van de procedurale voorwaarden volstaat echter. Bij een klacht van de benadeelde vreemdeling is bv. een officieel bericht van de vreemde overheid niet meer nodig (Cass., 1 april 1968, Arr.Cass., 1968, 1006).

De strafrechter dient slechts deze restrictieve procedurale voorwaarden van artikel 7, § 2 V.T.Sv. in acht te nemen voor misdrijven van extraterritoriale aard (Cass., 17 augustus 1982, Arr.Cass., 1981-82, 1407) die vervolgens gepleegd werden tegen een vreemdeling (Cass., 12 november 1968, Arr.Cass., 1969, 277).

⁷⁵⁴. VAN DEN WYNGAERT, C., o.c., I, 116 en II, 522; VERSTRAETEN, R., o.c., 1993, nr. 69 in fine.

⁷⁵⁵. RIGAUX, F., "L'exercice de la justice répressive", Ann.Dr.Louvain, 1985, (23), 26.

⁷⁵⁶. De diefstal zal minstens een wanbedrijf zijn naar Belgisch strafrecht (zie de artikelen 463 e.v. Sw.) en is eveneens strafbaar naar Spaans strafrecht (zie de artikelen 500 e.v. van de Código Penal). Indien de diefstal in het Belgische Strafwetboek wordt bestraft met een criminele straf (bv. diefstal met braak of met geweld, zie de artikelen 467 Sw. e.v.) en also een misdaad uitmaakt, kan de vreemdeling-medeplichtige aan deze door een Belg in Spanje gepleegde diefstal krachtens artikel 11 V.T.Sv. samen met de Belgische dader vervolgd worden voor een Belgische strafrechtbank.

⁷⁵⁷. Een dergelijke vernieling is een wanbedrijf naar Belgisch strafrecht (artikel 521, lid 2-3 Sw.) en strafbaar naar Engels strafrecht (The Criminal Damage Act van 1971). Van zodra de opzettelijke vernieling (zonder brand en zonder geweld of be-

door een Belgische vervoerder buiten België verricht internationaal A.D.R.-transport van gevaarlijke goederen⁷⁵⁸, dat op het grondgebied van Frankrijk niet vergezeld blijkt te zijn van al de verplichte A.D.R.-boorddocumenten in de transporteenheid -bijvoorbeeld afwezigheid van de schriftelijke instructies of veiligheidskaarten⁷⁵⁹- levert een A.D.R.-transportmisdrijf op dat op de eerste plaats vervolgbaar is voor een Franse strafrechtbank krachtens het Franse transportstrafrecht⁷⁶⁰, maar waarop vervolgens tevens de Belgische vervoerstrafwet op een extraterritoriale of actief-personele wijze (via artikel 7 V.T.Sv.) in een Belgische strafprocedure kan worden toegepast⁷⁶¹. Indien de Belgische vervoerder evenwel voor dit A.D.R.-mis-

dreiging tegen personen) een Belgische aanhangwagen of oplegger -als zijnde een niet-motorvoertuig- tot voorwerp heeft, kan deze in het buitenland verrichte gedraging naar onze mening de lege lata in het Belgische strafrecht slechts bestraft worden met de politiestraffen uit artikel 559, 1° Sw. (zie supra De toepasselijkheid van de misdrijven van het gemeenrechtelijk strafrecht - Vernieling en beschadiging van goederen), zodat dit misdrijf naar Belgisch recht een overtreding uitmaakt en dan ook niet beantwoordt aan de misdrijfvoorwaarde van artikel 7 V.T.Sv.

Dat de buitenlandse strafwet het gepleegde misdrijf desgevallend zou betreffen met politiestraffen (naar de criteria van het Belgisch strafrecht) is niet relevant, aangezien artikel 7 V.T.Sv. ten aanzien van de buitenlandse *lex loci delicti* enkel een strafbaarstelling vereist zonder verdere precisering naar de toepasselijke strafmaat.

⁷⁵⁸. Indien de in transport van gevaarlijke goederen gespecialiseerde vervoeronderneming de rechtsvorm heeft van een handelsvennootschap, dient de strafrechtelijk aansprakelijke natuurlijke persoon te beantwoorden aan de Belgische nationaliteitsvereiste van artikel 7 V.T.Sv.

⁷⁵⁹. Dit specifieke document moet bij een A.D.R.-vervoer aanwezig zijn aan boord van de transporteenheid (zie Rn. 10.381 (2), c), bijlage B van het A.D.R.-verdrag; tevens infra Gevaarlijke goederen).

⁷⁶⁰. Een dergelijke A.D.R.-inbreuk wordt in het Franse transportstrafrecht strafbaar gesteld door het Decreet n° 77-1331 van 30 november 1977 (LAMY Transport, T.3, "Marchandises dangereuses", 1992, nrs. 3306, 1723, 1725 en 1726, met als voorbeeld in nr. 3306 een referentie aan een veroordeling door de politierechtbank van Beauvais dd. 28 april 1981 tot een geldboete van 150 FF).

⁷⁶¹. De kwestieuze A.D.R.-inbreuk vormt naar Belgisch strafrecht een wanbedrijf (artikel 29 van de Wegverkeerswet van 16 maart 1968, dat krachtens artikel 9, 2° van het K.B. van 16 september 1991 fungeert als strafrechtsgrond, behoudens voor de ontplofbare en radioactieve stoffen) en wordt geïncrimineerd in het Franse strafrecht (zie de strafrechtsbron aangestipt in de vorige voetnoot).

Zelfs wanneer deze A.D.R.-overtreding door de Belgische vervoerder zou begaan worden naar aanleiding van een nationaal Frans transport -voor zover de cabotageregels dit toestaan-, komt het ons voor dat de Belgische strafwet kan worden toegepast op het extraterritoriale vervoermisdrijf. Ten eerste is de transportinbreuk (in de veronderstelling natuurlijk dat de bewuste veiligheidskaarten intern-rechtelijk verplicht zijn, wat afhanke-

drijf reeds door een Franse strafrechter werd veroordeeld tot een strafrechtelijke geldboete en de opgelegde straf door betaling heeft uitgevoerd, zijn de Belgische bepalingen inzake de extraterritoriale gelding conform artikel 13, lid 1 V.T.Sv. niet meer toepasselijk⁷⁶². Een partiële betaling

lijk is van de aard van het vervoerde produkt en van het vervoermiddel; gegevens die we in onze casus niet verder hebben gepreciseerd) geïncrimineerd in het Franse transportstrafrecht op basis van dezelfde rechtsbron die we hebben aangeduid in de vorige voetnoot (nr. 1726 van de LAMY Transport bevat als voorbeeld een referentie aan een veroordeling door het Hof van Beroep te Montpellier dd. 11 mei 1981 tot een geldboete van 200 FF. wegens afwezigheid van gelijkaardige veiligheidskaarten).

Ten tweede verklaart de Belgische A.D.R.-reglementering de bijlagen A en B van het A.D.R.-verdrag toepasselijk op nationaal vervoer van gevaarlijke goederen (artikel 2, § 1 van het K.B. van 16 september 1991; de verplichting inzake de veiligheidskaarten blijft aldus behouden). Decisief voor de extraterritoriale aanwending van de toepasselijke Belgische transportstrafwet, is nu de preciese betekenis die aan dit begrip "nationaal" vervoer wordt verleend. Moet met name dit begrip uitsluitend worden opgevat als zijnde vervoer dat enkel op Belgisch grondgebied plaatsgrijpt (extraterritorialiteit is dan onmogelijk bij gebreke aan strafbaarheid naar Belgisch recht) of mag hieronder worden verstaan een vervoer dat zich beperkt tot het grondgebied van één A.D.R.-verdragsluitende partij? Om reden dat het K.B. van 1991 geen definitie omvat in de zin van een uitsluitend op Belgisch grondgebied gesitueerd transport, prefereren we de tweede interpretatie ("nationaal vervoer" als zijnde vervoer dat het grondgebied van één A.D.R.-staat niet verlaat), zodat nationaal transport -territoriaal bekeken- Belgisch vervoer inhoudt en -extraterritoriaal- een vervoer over de weg binnen één A.D.R.-staat. Bij het aanvaarden van deze tweede betekenis kan het onregelmatig transport van gevaarlijke goederen door een Belgische vervoerder verricht buiten België en uitsluitend binnen het grondgebied van een andere A.D.R.-staat ook overeenkomstig de Belgische strafrechtelijke kwalificatie nog steeds een transportmisdrijf opleveren. De globale incriminatievoorwaarde van artikel 7 V.T.Sv. kan dan -afhankelijk van de concrete transportgegevens- worden gerealiseerd.

Het weze tot slot vermeld dat de kwalificatie van de als illustratie aangewende strafbare A.D.R.-inbreuk inzake de veiligheidskaarten (zowel nationaal als internationaal) in het Franse transportstrafrecht als een overtreding van 5de klasse (zie LAMY Transport, T.3, "Marchandises dangereuses", 1992, nr. 1725) terzake geen rol speelt, daar de misdrijfvoorwaarde uit artikel 7 V.T.Sv. (misdad of wanbedrijf) betrekking heeft op het door de Belgische strafwet omschreven en gesanctioneerde transportmisdrijf.

⁷⁶². Aangaande de opgelegde straffen is de bepaling van artikel 13, lid 1 V.T.Sv. namelijk algemeen, zodat deze mede de strafrechtelijke geldboete betreft (TROUSSE, P.E., l.c., 1966, 536). Eenzelfde opvatting in het Franse strafrecht t.a.v. het vergelijkbare artikel 692 C.P.P. (zie KOERING-JOULIN, R. en HUET, A., "Droit pénal international. Effets en France des décisions répressives étrangères -Art. 689 à 696-", Juris-Classeur Pénal, nr. 44).

Indien in het buitenlands strafrechtstelsel de strafrechtelijke aansprakelijkheid van de rechtspersoon bestaat (bv. in het Nederlandse strafrecht -artikel 51 van het Wetboek van Strafrecht-; in het Franse strafrecht wordt deze ingevoerd bij artikel 121-2 van de nieuwe Code Pénal) en de strafrechtelijk veroordeelde vervoerder-rechtspersoon de geldboete reeds heeft betaald, kan ons inziens ook de natuurlijke persoon (bv. het orgaan van de transportvennootschap) die in de Belgische strafprocedure fungeert

van de geldboete zal dan weer geen blokkerend effect hebben op de in België in te stellen strafvordering; evenmin zal de veroordeelde vervoerder dan kunnen genieten van een strafaftrek⁷⁶³.

Wanneer een delictsomschrijving uit een Belgische strafwet een *expliciet op Belgisch grondgebied afgestemd materieel bestanddeel* omvat, zal dit een mogelijke extraterritoriale aanwending van deze strafwet krachtens de jurisdictienorm van artikel 7 V.T.Sv. verhinderen, aangezien de betrokken gedraging bij toepassing van de Belgische misdrijfkwalificatie geen strafbaar karakter zal vertonen van zodra deze zich situeert buiten Belgisch grondgebied, ongeacht een eventuele incriminatie naar de vreemde *lex loci delicti commissi*.

Zo worden in de strafrechtelijk gehandhaafde Belgische milieuwetgeving inzake de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen de drie vormen van overbrenging -de invoer, de uitvoer en de doorvoer- gedefinieerd als verplaatsingen van afvalstoffen op Belgisch grondgebied⁷⁶⁴. De correctionele strafbepaling uit de Wet van 9 juli 1984 kan dan niet op basis van artikel 7 V.T.Sv. extraterritoriaal worden toegepast op een onregelmatige grensoverschrijdende afvalverplaatsing door een Belgische dader die volledig plaatsgrijpt op buitenlands grondgebied; bijvoorbeeld een Belg die als houder van de afvalstoffen deze stoffen in Nederland importeert vanuit Duitsland zonder de vereiste administratieve begeleidingsdocumenten. Zelfs al

als penaal-aansprakelijke van de vervoerder, de uitvoering van de buitenlandse veroordeling inroepen bij de vervolging van het extraterritoriaal transportmisdrijf. Wanneer de fysieke persoon evenwel in België in de hoedanigheid van deelnemer aan het transportmisdrijf zou vervolgd worden, zal hij zich niet meer kunnen beroepen op de buitenlandse beslissing, gelet op het relatief karakter van het strafrechtelijk gewijsde (zie voor de relativiteit van het gewijsde en de deelnemers aan hetzelfde feit: VERSTRAETEN, R., *o.c.*, 1993, nrs. 1552-1553).

⁷⁶³. Op het vlak van de straffen is alinea 2 van artikel 13 V.T.Sv. dus beperkter dan alinea 1; de strafimputatie wordt gereserveerd voor de vrijheidsberovende straffen (TROUSSE, P.E., *l.c.*, 1966, 537). Het niet aftrekken van een in de vreemde uitgesproken en partieel betaalde geldboete van de in België op te leggen geldboete maakt naar onze mening een leemte uit in het huidige Belgisch jurisdictierecht, die bij een hervorming van het penaal jurisdictierecht zeker dient te worden aangevuld. Het is dan interessant vast te stellen dat artikel 44 van het Voorontwerp van Belgisch Strafwetboek van 1985 wel een dergelijke toerekening voorschrijft van de aan de vreemde staat betaalde geldboete.

⁷⁶⁴. Raadpleeg artikel 2 van het K.B. van 2 juni 1987 houdende reglementering van de uitvoer, de invoer en de doorvoer van afvalstoffen (*B.S.*, 19 juni 1987). De overtreding van dit K.B. is strafbaar gesteld met correctionele straffen in artikel 10, 1° van de Wet van 9 juli 1984 (*B.S.*, 4 oktober 1984).

bestaat er een equivalente strafbaarstelling in het Nederlandse strafrecht, dan nog zal de kwestieuze afvalimport naar Belgisch recht geen misdaad of wanbedrijf vormen, zodat niet voldaan is aan de misdrijfvoorwaarden van de actief-personele jurisdictienorm van artikel 7 V.T.Sv. Ook de specifiek naar de vervoerder van de afvalstoffen gerichte verplichtingen -bijvoorbeeld deze inzake de te treffen veiligheidsmaatregelen of de te volgen reisroute⁷⁶⁵- zijn dan in het kader van de vermelde wettelijke milieuregeling uiteraard gelieerd aan de hoofdactiviteit van de grensoverschrijdende afvaloverbrenging, zodat de geciteerde definities mede determinatief zijn voor de strafrechtelijke handhaving van deze bijzondere transportvoorschriften.

B. Misdad gepleegd door een vreemdeling tegen een Belgische onderdaan (artikel 10, 5° V.T.Sv.)

Het passief personaliteitsbeginsel -de hoedanigheid van het slachtoffer vormt het aanknopingspunt van de extraterritoriale aanwending van de strafwet, met een bescherming tot gevolg van eigen onderdanen over de landsgrenzen heen- ligt aan de grondslag van de extraterritoriale regel van artikel 10, 5° V.T.Sv.⁷⁶⁶, die in de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering werd ingevoerd door de Wet van 12 juli 1984⁷⁶⁷.

De *vreemdeling* is op grond van dit artikel onderworpen aan de Belgische strafwet, wanneer hij zich buiten Belgisch grondgebied schuldig maakt aan een *misdad tegen een Belgische onderdaan*, indien het feit strafbaar is krachtens de wetgeving van het land waar het gepleegd werd met een straf waarvan het maximum vijf jaar vrijheidsberoving overtreft⁷⁶⁸. De vereiste

⁷⁶⁵. Raadpleeg de artikelen 9 § 2 en 10 van het K.B. van 2 juni 1987.

⁷⁶⁶. DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nr. 214; FRANCHIMONT, M., JACOBS, A. en MASSET, A., o.c., 1069; STRIJARDS, G.A.M., "Het passief personaliteitsbeginsel in opmars?", D.D., 1985, 189; VAN DEN WYNGAERT, C., o.c., I, 102-103.

⁷⁶⁷. Wet van 12 juli 1984 tot wijziging van artikelen 10 en 13 van de Wet van 17 april 1878 houdende de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering, B.S., 31 augustus 1984. Raadpleeg voor een bespreking van de concrete aanleiding tot deze wetwijziging (de genaamde MANZIKALA-zaak): STRIJARDS, G.A.M., l.c., 1985, 192-194; tevens DAVID, E., o.c., I, 106.

⁷⁶⁸. Ook voor de term "misdad" uit artikel 10, 5° V.T.Sv. geldt de door de wetgever in abstracto bepaalde criminele straf als decisief classificatiecriterium (VERSTRAETEN, R. en SPRIET, B., l.c., nrs. 25 en 47; zie

van de dubbele incriminatie wordt aldus in dit geval gecombineerd met een rechtstreekse strafmaatconditie naar buitenlands strafrecht. Tijdens de parlementaire voorbereiding van de Wet van 12 juli 1984 werd herhaaldelijk benadrukt dat de bepaling van artikel 10, 5° moet beperkt blijven tot zwaarwichtige misdrijven⁷⁶⁹.

De extraterritoriale misdaad moet gepleegd zijn tegen een *Belgisch onderdaan*; het is dus ook de Belgische nationaliteit die (thans op een passieve wijze) de personele aanknopingsfactor vormt. Aangezien de passief-personele jurisdictieregel van artikel 10, 5° V.T.Sv. geen verder onderscheid maakt naar de fysieke of rechtspersoon als potentieel slachtoffer, is deze extraterritoriale strafrechtelijke beveiliging ons inziens gericht naar zowel de Belgische natuurlijke persoon als de Belgische rechtspersoon⁷⁷⁰ en zodoende mede naar bijvoorbeeld de vervoerder-N.V. of de vervoerder-B.V.B.A. die het slachtoffer is van een in het buitenland gelokaliseerde misdaad⁷⁷¹. Zoals

tevens M.v.T. bij de Wet van 12 juli 1984, Gedr.St., Kamer, 1982-83, nr. 641/1, 2).

Het nieuwe Franse strafwetboek -van kracht op 1 september 1993- bevat in artikel 113-7 een meer uitgebreide passief-personele jurisdictienorm, enerzijds op het vlak van het gepleegde misdrijf (ook een wanbedrijf strafbaar met een gevangenisstraf en zonder bijkomende strafmaatvoorwaarde naar buitenlands strafrecht) en anderzijds wat de dader betreft (zowel een Fransman als een vreemdeling); raadpleeg voor de evolutie in de desbetreffende wetsvoorstellen: MASSE, M., "Le droit pénal international dans les travaux préparatoires du futur code pénal", Rev.Sc.Crim., 1990, p. 402, nr. 23; tevens: DESPORTES, F., en LE GUNHEC, F., "Présentation des dispositions du nouveau Code pénal", Droit pénal - Le nouveau Code pénal, 1993, 2ed., nr. 19, p. 5-6.

⁷⁶⁹. Raadpleeg het verslag namens de kamercommissie voor de justitie, Gedr.St., Kamer, 1982-83, nr. 641/3.

⁷⁷⁰. De nationaliteit van de vennootschap wordt in België beheerst door het criterium van de werkelijke zetel of de hoofdvestiging van de vennootschap, zijnde de plaats waar het hoofdbestuur is gevestigd, de plaats van waaruit de vennootschap werkelijk wordt geleid; wat niet noodzakelijk samenvalt met de plaats waar de vennootschap werd opgericht of waar het bedrijf wordt geëxploiteerd (zie artikel 197 van de vennootschapswet en o.m.: BUTZLER, R., GEINGER, H. en HEIJERICK, N., Inleiding tot het vennootschapsrecht, 1992, 14; D'HAeyer, I., Overzicht van het Belgisch internationaal privaatrecht, 1992, nr. 250; RONSE, J., Algemeen deel van het vennootschapsrecht, 1975, 264; SCHERMERS, H.G., en VAN HOUTTE, H., Internationaal en Europees recht, 1987, 2ed., § 459; VAN HECKE, G. en LENAERTS, K., Internationaal privaatrecht, A.P.R., 1989, 2ed., nrs. 731 en 750 e.v.).

⁷⁷¹. Ter ondersteuning van de stelling dat ook rechtspersonen kunnen genieten van de in artikel 10.5° V.T.Sv. voorgeschreven bescherming, kunnen we opmerken dat de vroegere extraterritorialiteitsregel van artikel 7 V.T.Sv. (vóór de wijziging door de Wet van 16 maart 1964 en geformuleerd als "een Belg die zich buiten België schuldig maakt aan misdaad of een wanbedrijf tegen een Belg") eveneens toepasselijk werd geacht op de rechtspersoon

vereist voor artikel 7 § 1, is ook de vervolging in de jurisdictie-casus van artikel 10, 5° enkel mogelijk wanneer de verdachte (thans een vreemdeling) in België wordt gevonden (artikel 12 V.T.Sv.)⁷⁷².

Artikel 10, 5° V.T.Sv. kan naar onze mening enige interessante mogelijkheden bieden voor een op het Belgische strafrecht gefundeerde bescherming van de Belgische vervoerders tegen de veelvuldig in het buitenland gepleegde *diefstallen* van de lading en de vrachtwagen.

We denken natuurlijk terzake voornamelijk aan Italië als "risico-land" bij uitstek, waarbij zelfs het gebied in Noord-Italië gelegen tussen de Alpen, Milaan en Verona wordt getypeerd als de "Bermuda-driehoek voor het wegtransport"⁷⁷³. Van zodra een diefstal van de vracht en/of het voertuig geschiedt door middel van de verzwarende omstandigheden van braak, valse sleutels, geweld of bedreiging tegen personen, wordt deze diefstal naar de Belgische strafwet in abstracto steeds bestraft met een criminele straf (raadpleeg de artikelen 467 e.v. Sw.), zodat een dergelijke gekwalificeerde diefstal altijd een misdaad zal opleveren in de betekenis van artikel 10, 5° V.T.Sv.; ook wanneer deze in de concrete Belgische strafprocedure door het onderzoeksgerecht wegens verzachtende omstandigheden wordt gecorrectionaliseerd. Indien nu de Italiaanse strafwet de in Italië gepleegde gekwalificeerde diefstal ten nadele van een Belgische vervoerder bestraft met een maximale gevangenisstraf van meer dan vijf jaar⁷⁷⁴, kan de buitenlandse da-

soon als slachtoffer van de misdaad of het wanbedrijf (zie Cass., 22 april 1901, Pas., 1901, I, 203; BELTJENS, G., Encyclopédie du droit criminel belge. Le code d'instruction criminelle, 1903, p. 100, nr. 12; BRAAS, CH., Précis de procédure pénale, 1950, 3ed., I, 31; THEYS, M., l.c., nr. 37).

⁷⁷². Ook de M.v.T. bij de Wet van 12 juli 1984 herinnert aan deze beperkende procedurale voorwaarde, alsmede aan de non bis in idem-regel, het facultatief karakter van de vervolging en de toepasselijkheid van de Belgische strafwet (zie Gedr.St., Kamer, 1982-83, nr. 641/1, 2); tevens DAVID, E., o.c., I, nr. 158.

⁷⁷³. Zie HAAK, K.F., De aansprakelijkheid van de vervoerder ingevolge de CMR, 1984, 160, noot 153. Raadpleeg tevens supra de toepasselijkheid van de misdrijven van het gemeenrechtelijk strafrecht - Diefstal.

⁷⁷⁴. Zo bedraagt volgens het Italiaanse Strafwetboek de straf maximaal zes jaar opsluiting in geval de diefstal gepleegd wordt met o.m. de volgende verzwarende omstandigheden: gebruik van geweld ten aanzien van goederen, dragen van wapens of verdovende stoffen zonder er gebruik van te maken, diefstal door drie of meer personen of veinzing van de hoedanigheid van openbaar ambtenaar (artikel 625 van de Codice Penale). Ook de diefstal met geweld of bedreiging gericht tegen personen wordt gestraft met een straf waarvan het maximum vijf jaar vrijheidsberoving overtreft (artikel 628 van de Codice Penale).

der -van Italiaanse of een andere vreemde nationaliteit- in België vervolgd en gevonnisist worden overeenkomstig de gemeenrechtelijke diefstalbepalingen uit boek II van het Belgische Strafwetboek⁷⁷⁵.

Zonder de aangeduide verzwarende omstandigheden, zal de diefstal van bijvoorbeeld de lading naar Belgisch strafrecht slechts een wanbedrijf opleveren (artikel 463 Sw.), zodat dit -in het kader van een wegtransport gepleegd- extraterritoriaal en gemeenrechtelijk misdrijf buiten de ruimtelijke werkingssfeer van het Belgische strafrecht valt en conform artikel 4 Sw. in België niet gestraft wordt. Bij toepassing van de Belgische jurisdictieregels wordt aldus de (be)strafbaarheid in België van de buitenlandse gedraging begrenst.

Een andere concrete toepassing van het in artikel 10, 5° V.T.Sv. ingevoerde strafrechtelijk beschermingsmechanisme in de kontekst van een wegtransportoperatie, kan zich mogelijkerwijs voordoen bij een opzettelijke brandstichting van de lading bij nacht tijdens een protestactie die gericht is tegen het vervoeren van bepaalde produkten⁷⁷⁶.

C. Vervoer van kernmateriaal (artikel 12bis V.T.Sv.)

In uitvoering van het Verdrag van Wenen en New York dd. 3 maart 1980 inzake externe beveiliging van kernmateriaal heeft de wetgever in 1986 een geval van extraterritorialiteit toegevoegd aan de opsomming in de vooraf-

⁷⁷⁵. Naar de gegevens van het IRU (International Road Transport Union) werden bv. in Italië meer dan 6.000 van de 8.500 in 1991 geregistreeerde diefstallen van vrachtwagens TIR gepleegd met wapens (zie X, "Vols de PL en charge", Bull.Transp., 1992, 598). Een diefstal van een al of niet geladen vrachtwagen door middel van geweld of bedreiging tegen personen met gebruik van wapens is naar Belgisch strafrecht een misdaad (artikel 472 Sw.) en is naar Italiaans strafrecht strafbaar met een maximale vrijheidsberoving van meer dan vijf jaar (artikel 628, lid 3, 1° van de Codice Penale). Een dergelijke diefstal ten nadele van een Belgische onderdaan voldoet zodoende aan de beperkende materiële voorwaarden van artikel 10, 5° V.T.Sv., zodat de Belgische strafwet op een passief-personele wijze kan worden toegepast.

⁷⁷⁶. We denken hier bv. aan de protestvoerende Franse boeren die in Zuid-Frankrijk een lading groenten en fruit in brand steken die wordt vervoerd door een Belgische transporteur. Indien deze brandstichting bij nacht geschiedt, is dit extraterritoriaal misdrijf naar Belgisch recht een misdaad (artikel 512 Sw. juncto artikel 513, lid 4 Sw.) en naar Frans strafrecht strafbaar met meer dan vijf jaar vrijheidsberoving (artikel 435 Code Pénal en artikel 322-6 van de nieuwe Code Pénal).

gaande titel van het Wetboek van Strafvordering⁷⁷⁷; een casus die gericht is naar de bescherming van de internationale rechtsorde en alzo door de rechtsdoctrine beschouwd wordt als een uitdrukking van het universaliteitsbeginsel⁷⁷⁸.

Krachtens artikel 12bis V.T.Sv. is de Belgische strafrechter nu bevoegd om kennis te nemen van een misdrijf inzake de externe beveiliging van kernmateriaal als (onder meer) omschreven in artikel 488bis Sw. -waartoe behoort de misdaad van het opzettelijk **vervoeren van kernmateriaal** zonder vergunning of zonder naleving van de vergunningsvoorwaarden⁷⁷⁹-, onder de voorwaarden dat:

(1) het misdrijf gepleegd is op het grondgebied van een van de staten die partij zijn bij het Verdrag van Wenen en New York inzake beveiliging van kernmateriaal.

In tegenstelling tot de overige jurisdictienormen van de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering is de locus delicti commissi zodoende in dit geval (extra)territoriaal meer gepreciseerd en volstaat het niet dat het misdrijf gelokaliseerd is op buitenlands grondgebied.

(2) de vermoedelijke dader van het misdrijf zich op Belgisch grondgebied bevindt en de Belgische regering de uitlevering niet toelaat aan de staat waar het nucleair misdrijf werd begaan.

⁷⁷⁷. Ingevoerd door artikel 5 van de Wet van 17 april 1986 betreffende de uitvoering van de artikelen 7 en 8 van het Verdrag inzake externe beveiliging van kernmateriaal, opgemaakt te Wenen en te New York op 3 maart 1980, B.S., 14 augustus 1986.

⁷⁷⁸. DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 147; THOMAS, F., l.c., 207; TULKENS, FR. en VAN DE KERCHOVE, M., o.c., 152-153; VAN DEN WYNGAERT, C., o.c., I, 104. In dezelfde zin de verklaring van de bevoegde minister tijdens de parlementaire voorbereiding van de Wet van 17 april 1986 (Verslag namens de commissie voor de justitie, Gedr.St., Kamer, 1984-85, nr. 1007/3, p. 8). Het universaliteitsbeginsel is hoofdzakelijk te verklaren vanuit de gedachte van solidariteit tussen de diverse staten (zie ORIE, A.M.M., VAN DER MEIJS, J.G. en SMIT, A.M.G., o.c., 1991, 53).

⁷⁷⁹. Zie infra Gevaarlijke goederen - Vervoer van radioactieve stoffen. De term kernmateriaal wordt gedefinieerd in artikel 487bis Sw.

§ 3. EEN BIJZONDERE REGELING VAN EXTRATERRITORIALITEIT IN DE TRANSPORT-STRAFWETGEVING INZAKE DE RIJ- EN RUSTTIJDEN EN DE TACHOGRAAF

A. Strafwettelijke aanduiding van de bijzondere jurisdictieregeling

De Belgische strafrechtelijke incorporatiebesluiten van de Europese gemeenschapsregelgeving aangaande de sociale voorschriften voor het wegvervoer en het apparaat tot controle op de naleving van deze sociale normen, bevatten een *bijzondere regeling van extraterritoriale toepassing van de belangrijke transportstrafwet van 18 februari 1969*⁷⁸⁰.

Naar luid van artikel 3, lid 2 van het K.B. van 13 mei 1987 (betreft de sociale EEG-verordening nr. 3820/85)⁷⁸¹ en artikel 10, lid 2 van het K.B. van 13 juli 1984 (betreft de EEG-tachograafverordening nr. 3821/85)⁷⁸² zijn de overtredingen (van de betreffende geïncorporeerde EEG-verordening en van het Belgisch besluit zelf) "die vastgesteld zijn in België, er strafbaar, zelfs al werden ze begaan op het grondgebied van een andere EEG-lidstaat door in het Rijk verblijfhoudende personen".

De specifieke toepassingsvoorwaarden van deze bijzondere personele jurisdictieregel zijn aldus -schematisch voorgesteld- de volgende:

- (1) misdrijfvoorwaarde: A. *inbreuk op de EEG-verordeningen inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf en op de nationale incorporatiebesluiten van de beide verordeningen;*
B. *vastgesteld in België;*
- (2) plaatsvoorwaarde: *grondgebied van een andere EEG-lidstaat dan België;*
- (3) dadervoorwaarde: *verblijfhouder in België.*

⁷⁸⁰. Wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, B.S., 4 april 1969. Artikel 2, § 1, lid 1 van deze vervoerstrafwet bevat een correctionele blanco-strafbepaling.

⁷⁸¹. K.B. van 13 mei 1987 houdende uitvoering van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, B.S., 4 juni 1987. Alinea 1 van artikel 3 van het K.B. refereert aan de strafbepaling van artikel 2 van de Wet van 18 februari 1969.

⁷⁸². K.B. van 13 juli 1984 houdende uitvoering van de Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer, B.S., 4 oktober 1984, zoals gewijzigd door het K.B. van 10 november 1987, B.S., 19 december 1987. Alinea 1 van artikel 10 van het K.B. refereert aan de strafbepaling van artikel 2 van de Wet van 18 februari 1969.

Bij realisatie van deze jurisdictievoorwaarden, kan de correctionele blanco-strafbepaling van artikel 2, § 1, lid 1 van de Belgische Wet van 18 februari 1969 -inhoudelijk ingevuld door de communautaire wetgeving en de uitvoeringsbesluiten van de wet van 1969- aldus op een bijzondere wijze worden aangewend tot sanctionering van extraterritoriale transportmisdrijven inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf.

Ook het Nederlandse transportstrafrecht bevat in artikel 1a van de Nederlandse Rijtijdenwet van 9 november 1936 -een wet die tevens de strafrechtsgrond vormt voor de sanctionering van inbreuken op de twee EEG-verordeningen- een eigen strafrechtelijke (personele) jurisdictieregeling ten aanzien van de overtredingen van de wetgeving betreffende de rij- en rusttijden en de tachograaf⁷⁸³.

B. Toepassingsvoorwaarden van de bijzondere jurisdictieregeling

Luidens het belangrijke arrest **PUTSEYS** van het Hof van Cassatie dd. 16 april 1985 doen de zo juist aangeduide artikelen uit de twee incorporatiebesluiten geen afbreuk aan de bepaling van artikel 7 § 1 V.T.Sv. en hebben ze tot doel de extraterritoriale werking van de Belgische Wet van 18 februari 1969 te verruimen door deze strafwet toepasselijk te verklaren op de overtredingen van de EEG-verordeningen die werden begaan op het grondgebied van andere EEG-lidstaten door personen die geen Belg zijn maar in België verblijf houden⁷⁸⁴.

⁷⁸³. Luidens artikel 1a-1° van de Nederlandse Wet van 9 november 1936 is de rijtijdenwetgeving mede van toepassing op "*geheel of ten dele in het buitenland door een in Nederland gevestigde onderneming verricht wegvervoer en de daarmee samenhangende werkzaamheden van de bemanningsleden*". Raadpleeg over deze regeling BLAAUW, A.M., "Concurrentievervalsing door toepassing van Nederlands strafrecht", *NJB*, 1990, 230-236; alsmede meer algemeen tevens: HAZEWINDEL-SURINGA, D., *o.c.*, 1987, 447-448 en MOK, M.R. en DUK, R.A.A., Toepassing van Nederlands strafrecht op buiten Nederland begane delicten, NJV-pleadvies, 1980, 99-100.

De Duitse en Engelse transportwetgeving kennen een dergelijke eigen jurisdictieregeling niet (BLAAUW, A.M., *l.c.*, 232). Ook in het Franse vervoerstrafrecht zijn ons terzake geen eigen extraterritoriale voorschriften bekend.

⁷⁸⁴. Cass., 16 april 1985, *Arr.Cass.*, 1984-85, 1085, *J.T.T.*, 1992, 135, met noot. Het cassatiearrest heeft nog betrekking op de strafrechtelijke incorporatiebesluiten van de vorige EEG-verordeningen aangaande de rij- en rusttijden en de tachograaf (respectievelijk het K.B. van 23 maart 1970 -sociale verordening- en het K.B. van 23 april 1971 -tachograafverordening-) , doch deze besluiten hielden een identieke extraterritoriale regeling in. Het in cassatie bestreden vonnis van de correctionele rechtbank te Brussel

In vergelijking tot de gemeenrechtelijke jurisdictienorm van artikel 7 V.T. Sv. houdt deze extraterritoriale toepasselijkheid van de strafrechtsvoorschriften inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf inderdaad een verruiming in van de dadervoorwaarde en derhalve van het actief personaliteitsbeginsel, aangezien deze niet gesteund is op de nationaliteit van de dader -zoals in artikel 7 V.T.Sv.-, maar op diens verblijfplaats. De bijzonder strafwetgever maakt aldus gebruik van het zogenaamd *domiciliecriterium ter aanknopng van de personele jurisdictie*⁷⁸⁵. Het is noodzakelijk maar terzelfder tijd voldoende dat de dader van het specifiek bedoelde transportmisdrijf in België zijn verblijf houdt; hij mag van vreemde nationaliteit zijn. Indien per hypothese de dader (bijvoorbeeld de bestuurder van de vrachtwagen) van Belgische nationaliteit is, doch zijn verblijf zou hebben in het buitenland, is de speciale extraterritorialiteitsregel voldoende niet toepasselijk. De Koninklijke besluiten van 1987 en 1984 bevatten geen definitie van het criterium "in het Rijk verblijfhoudende personen -personnes résidant dans le Royaume", zodat hieraan de betekenis uit het gewone spraakgebruik moet worden verleend. We interpreteren het verblijf houden of resideren in België dan ook in zijn feitelijke betekenis als "het op een eerder duurzame en niet-tijdelijke wijze gevestigd of gehuisvest zijn in België"⁷⁸⁶ en niet op een formele wijze als bijvoorbeeld

dd. 2 december 1983 werd gepubliceerd in J.T.T., 1984, 258.

⁷⁸⁵. Zie in algemene zin: VAN DEN WYNGAERT, C., O.C., I, 102. In het Nederlandse strafrecht spreekt men van het *domiciliebeginsel*, als variant van het actief personaliteits- of nationaliteitsbeginsel (zie bv. HAZEWIN-KEL-SURINGA, D., O.C., 1987, 432; ORIE, A.A.M., VAN DER MEIJS, J.G. en SMIT, A.M.G., O.C., 1991, 47). STRIJARDS gebruikt de term "assimilatie- of assimilatoriteitsbeginsel". De dader moet geassimileerd zijn binnen een bepaalde samenleving door aldaar bijvoorbeeld zijn werkkring en werkelijke verblijfplaats te hebben (STRIJARDS, G.A.M., Internationaal strafrecht, strafrechtsmacht - algemeen deel, 1984, 102); er is een sociale integratie van de persoon vereist (STRIJARDS, G.A.M., Hoofdstukken van materieel strafrecht, 1992, 321).

Ook de Belgische transportstrafwetgeving kent derhalve zoals de Nederlandse een eigen personele jurisdictieregel in de materie van de rij- en rusttijden voor het wegtransport.

⁷⁸⁶. Wanneer de strafrechtelijke jurisdictie wordt vastgeknoopt aan het zogenaamd domiciliebeginsel, gaat het om een vast verblijf, een duurzame vestiging in de staat waarvan het strafrecht toepassing vindt (zie ORIE, A.A.M., VAN DER MEIJS, J.G. en SMIT, A.M.G., O.C., 1991, 18 en 47). Ook in het burgerlijk recht wordt bij het onderscheid burgerlijke woonplaats -verblijfplaats, deze laatste aangeduid als de plaats waar de persoon feitelijk woont en die een zekere duurzaamheid inhoudt (zie o.m. BAETEMAN, G., Persoon- en gezinsrecht, 1988, 92; DE PAGE, H., Traité élémentaire de droit civil belge, T. 2, Les personnes, I, 1990, 8ed. (MASSON, J.P.), 165).

hebbende een inschrijving in het bevolkingsregister, zoals het begrip woonplaats in het Gerechtelijk Wetboek wordt omschreven⁷⁸⁷. Aangezien het zelfstandig misdrijf inzake de rij- en rusttijden of de tachograaf uitgaande van de in België verblijfhoudende vervoerder (bijvoorbeeld het niet nakomen van zijn algemene organisatie- en controleplicht of zijn algemene en bijzondere gebruiksplicht ten aanzien van het controleapparaat)⁷⁸⁸ vaak een Belgisch-territoriaal (hoofd)component zal omvatten, is de speciale extraterritoriale werking van de transportstrafwet van 18 februari 1969 de facto hoofdzakelijk verbonden aan de *hoedanigheid van de bestuurder* van de vrachtwagen. Het is dus de bestuurder die tussen de uitvoering van de verschillende internationale transportopdrachten effectief en op een zekere bestendige wijze in België dient te zijn gevestigd of gehuisvest. Indien de vervoerder/niet-chauffeur penaal betrokken is bij het extraterritoriaal misdrijf inzake de rij- en rusttijden of de tachograaf (bijvoorbeeld krachtens een strafbare deelnemingsgedraging) en deze vervoerder de rechtsvorm heeft aangenomen van een handelsvennootschap, slaat het personele aanknopingspunt van het verblijfhouden naar onze mening op de natuurlijke persoon die fungeert als strafrechtelijk aansprakelijke persoon.

Dat de Belgische strafrechtelijke uitvoeringsbesluiten de transportstrafwet van 18 februari 1969 ook extraterritoriaal toepasselijk verklaren op de misdrijven gepleegd door personen die in het Rijk verblijf houden, is vermoedelijk het gevolg van de door de EEG-verordeningen 3820/85 en 3821/85 voorgeschreven onderlinge bijstand tussen de EEG-lidstaten teneinde de toe-

⁷⁸⁷. Zie artikel 36 Ger.W. Normalerweise zal de verblijfhouder wel een inschrijving hebben in het bevolkingsregister, doch enkel op dit formeel criterium kan naar onze mening niet gesteund worden om de bijzondere extraterritoriale regel toe te passen. De dader van het transportmisdrijf dient namelijk effectief feitelijk en op een zekere bestendige basis te verblijven in België.

Ter vergelijking is het op te merken dat inzake de verblijfplaats als één van de interne territoriale bevoegdheidsgronden voor de Belgische strafrechtbank -vermeld in de artikelen 23 en 139 Sv.-, het eveneens gaat om de effectieve feitelijke verblijfplaats en niet de wettelijke woonplaats (zie Cass., 27 mei 1986, Arr.Cass., 1985-86, 1301; DECLERCQ, R., Strafvordering, 1987, II, 12; FRANCHIMONT, M., JACOBS, A. en MASSET, A., o.c., 505; VERSTRAETEN, R., o.c., 1993, nr. 950). Aangezien de rechtsbegrippen woonplaats en verblijfplaats een verschillende betekenis hebben, is het niet tegenstrijdig vast te stellen dat een beklaagde, wiens woonplaats op een welbepaald adres is gevestigd, daar geen vaste verblijfplaats heeft (Cass., 28 januari 1987, Arr.Cass., 1986-87, 690; betreft een procedure inzake voorlopige hechtenis).

⁷⁸⁸. Zie respectievelijk artikel 15 van de EEG-verordening nr. 3820/85 (sociale verordening) en de artikelen 13-14 van de EEG-verordening nr. 3821/85 (tachograafverordening).

passing van de verordeningen te controleren. Zo bepalen zowel de sociale verordening (artikel 17, 3°) als de tachograafverordening (artikel 19, 3°) dat in het kader van deze onderlinge bijstand de lidstaten informatie uitwisselen over:

1) de overtredingen van de verordeningsbepalingen door niet-ingezetenen en de toegepaste sancties;

2) de sancties die een lidstaat voor in andere lidstaten begane overtredingen op zijn ingezetenen heeft toegepast.

Deze bepaling aangaande de informatie-uitwisseling indiceert alleszins dat de communautaire wetgever er vanuit gaat dat de EEG-lidstaten ook sanctionerend optreden ten aanzien van de buiten hun nationaal grondgebied begane inbreuken door hun ingezetenen; een personeel aanknopingspunt dat niet voorkomt in de Belgische commune jurisdictieregeling. Het zij wel opgemerkt dat uit deze bijstandsregeling niet mag worden afgeleid dat de Europese transportvoorschriften de lidstaten de verplichting opleggen hun sanctierecht op een dergelijke extraterritoriale wijze te reguleren⁷⁸⁹. Het door de EEG-verordeningen aangewende begrip van "ingezetenen" confirmeert de zo juist gegeven interpretatie van "het verblijf houden in België".

In een globale vergelijking tot artikel 7 V.T.Sv. moet de stelling van het cassatiearrest PUTSEYS evenwel genuanceerd worden, aangezien de - reeds supra schematisch aangestipte- toepassingsvoorwaarden van de bijzondere personele jurisdictieregeling uit het wegtransportstrafrecht inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf zowel ruimer als beperkter zijn.

⁷⁸⁹. Ook in de vorige sociale en tachograafverordening kwam een kennisgevingsbepaling voor, luidens dewelke de lidstaat een overtreding gepleegd door een bemanningslid van een in een andere lidstaat ingeschreven voertuig, kon melden aan de lidstaat waar het voertuig was ingeschreven en de gegevens over de op zulke overtreding toegepaste sancties dan werden uitgewisseld (zie respectievelijk artikel 18, 3° van de EEG-verordening nr. 543/69 van 25 maart 1969 en artikel 21, 3° van de EEG-verordening nr. 1463/70 van 20 juli 1970). Deze verordeningsbepalingen suggereerden volgens TROMM een bepaalde modus van strafrechtelijk handelen; het wees op de mogelijkheid het nationaliteitsprincipe te laten prevaleren boven het territorialiteitsbeginsel (TROMM, J.J.M., Juridische aspecten van het communautair vervoerbeleid, 1990, 364). Zoals reeds supra gesignaleerd in een voetnoot, hielden de Belgische incorporatiebesluiten van deze twee vorige EEG-verordeningen een gelijke extraterritorialiteitsregel in als deze van de huidige besluiten.

De tekst van de thans geldende EEG-verordeningen, alsmede van de bijzondere jurisdictiebepaling uit de Belgische incorporatiebesluiten wijzen ons inziens niet zozeer in de richting van een werkelijke voorrang van het personaliteitsbeginsel op de fundamentele territorialiteitsregel, maar attenderen eerder op de toepassing van een verruimde personaliteitsnorm.

(1) De daderfiguur is -zoals aangegeven- breder opgevat (vereist is de personele hoedanigheid van verblijfhouder in België), doch de bepaling is beperkter op het vlak van de locus delicti; het extraterritoriale transportmisdrijf is slechts strafbaar in België als het gepleegd werd op het grondgebied van een andere EEG-lidstaat, wat natuurlijk samenhangt met de specifieke aard van het transportmisdrijf als zijnde een inbreuk op bepaalde EEG-transportrechtsregels. Door specificering van de strafbare gedraging in de bijzondere regeling, is op dit punt de misdrijfvoorwaarde meer gelimiteerd, aangezien artikel 7 V.T.Sv. geen nominatieve opsomming bevat van misdrijven maar enkel in generale zin refereert aan de drieledige misdrijfindeling (een misdaad of een wanbedrijf). De dubbele incriminatieconditie wordt dan weer niet expressis verbis gesteld. Het EEG-land waar het misdrijf inzake de rij- en rusttijden of de tachograaf werd begaan, dient naar luid van de in de incorporatiebesluiten van 1987 en 1984 neergelegde jurisdictienorm de onregelmatige transportgedraging niet strafbaar te stellen⁷⁹⁰. Tot slot dient het transportmisdrijf in België te zijn vastgesteld; deze bijzondere strafprocedurale voorwaarde komt niet voor in de commune extraterritoriale jurisdictieregeling uit de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering. Zulke "territoriale" vaststelling van het extraterritoriaal vervoermisdrijf dient strafprocessueel op regelmatige wijze te zijn geschied, zoniet is deze jurisdictievoorwaarde niet vervuld⁷⁹¹. Zo kan bij gebreke aan realisatie van de dader- en vaststellingsvoorwaarde de bijzondere regeling niet worden toegepast op buiten België begane strafbare overtredingen van de sociale EEG-verordening, die in Nederland werden geverbaliseerd en die werden gepleegd door een in Nederland woonachtige Nederlandse bestuurder van een in België ingeschreven vrachtwagen, op naam

⁷⁹⁰. De beide EEG-verordeningen verplichten de lidstaten wel de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke uitvoeringsbepalingen vast te stellen die o.m. moeten betrekking hebben op de bij overtreding toepasselijke sancties (zie artikel 17, 1° van de EEG-verordening 3820/85 en artikel 19, 1° van de EEG-verordening 3821/85). Deze communautaire uitvoeringsverplichting houdt echter niet in dat de transportinbreuk exclusief langs strafrechtelijke weg moet gesanctioneerd worden, maar verleent aan de lidstaten een keuzevrijheid naar de aard van de toepasselijke sanctie (civielrechtelijk, administratief of strafrechtelijk; zie voor een specifieke toepassing t.a.v. de sociale EEG-verordening 3820/85: VAN GERVEN, W., Concl. voor H.v.J., 2 oktober 1991, zaak C-7/90 (VANDEVENNE.), *trv*, 1992, (158), p. 160, nr. 8; meer algemeen tevens: VERVAELE, J.A.E., EEG-fraude en Europees economisch strafrecht, 1991, 5-15).

⁷⁹¹. De bevoegde bijzondere opsporingsambtenaren worden opgesomd in artikel 4 van het K.B. van 13 mei 1987 en in artikel 11 van het K.B. van 13 juli 1984.

van een Belgische vervoerder-rechtspersoon⁷⁹².

(2) Men kan zich afvragen of de strafrechter ook gebonden is door de andere algemene restrictieve vervolgingsvoorwaarden uit de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering -zoals het "gevonden worden in België" (artikel 12 V.T.Sv.) en voornamelijk de zogenaamde non bis in idem-regel uit artikel 13 V.T.Sv.-, wanneer hij de transportstrafwet van 18 februari 1969 extraterritoriaal toepast krachtens de bijzondere regeling inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf. Deze speciale regeling bevat geen referentie aan de betreffende algemene condities, terwijl de voorschriften uit de commune regeling deze voorwaarden eerder lijken te beperken tot de specifiek in de voorafgaande titel opgesomde misdrijven (artikel 12: "...de vervolging van de misdrijven waarvan sprake in dit hoofdstuk..." ; artikel 13: "...zijn de bovenstaande bepalingen niet toepasselijk..."). Aan de geciteerde bewoordingen kan uiteraard een ruime betekenis verleend worden als zijnde -bijvoorbeeld voor artikel 13 V.T.Sv.- "de bepalingen die de gevallen van extraterritoriale bevoegdheid creëren"⁷⁹³, doch persoonlijk zijn we eerder voorstander van een meer letterlijke interpretatie, zodat ons inziens deze algemene vervolgingsvoorwaarden de lege lata beperkt moeten blijven tot de extraterritoriale gevallen die meer precies zijn aangeduid in de commune jurisdictieregeling uit de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering⁷⁹⁴. Bij een toepassing van de correctionele

⁷⁹². Zie Pol.Turnhout, 2 november 1987, T.Vred., 1988, 123. Hierna in punt C merken we tevens op dat in casu ook de commune jurisdictieregeling buiten toepassing moet blijven. Ingevolge de beperkte werking van de Belgische strafwet naar de buitenlandse locus delicti, is dit transportmisdrijf in hoofde van de bestuurder in België niet strafbaar.

⁷⁹³. Zie bv. TROUSSE, P.E., l.c., 1966, 535. COLAES en VAN DORPE gewagen bij artikel 13 V.T.Sv. van "de extraterritoriale werking van onze strafwet" (in "Geografische beperkingen aan de gelding van de strafwet", IUS, 1979, (3), 17). Ook TULKENS en VAN DE KERCHOVE lijken de non bis in idem regel te veralgemenen (o.c., 151-152).

⁷⁹⁴. Zie ook FRANCHIMONT, M., JACOBS, A. en MASSET, A. (o.c., 1077), die bij de bespreking van artikel 13 V.T.Sv. de niet-toepassing van de artikelen 6 tot 12 V.T.Sv. vermelden. Ten aanzien van het met artikel 13 V.T.Sv. vergelijkbare artikel 692 uit de Franse C.P.P. ("*Dans les cas visés aux articles précédents...*") neemt de Franse rechtsleer eenzelfde standpunt van niet-toepassing in, wanneer een bijzondere wettekst een actief-personele jurisdictienorm voorschrijft (zie KOERING-JOULIN, R. en HUET, A., "Droit pénal international. Compétence des tribunaux répressifs français et de la loi pénale française. Infractions commises à l'étranger -Art. 689 à 696-", Juris-Classeur Pénal, nrs. 19 en 39 en "Droit pénal international. Effets en France des décisions répressives étrangères", ibid., nrs. 24 e.v.; LEVASSEUR, G. en DECOCQ, A., "Jugement étranger (matière pénale)", Rep. Dalloz Dr.Inter., nr. 125; LOMBOIS,

strafbepaling van artikel 2 uit de Wet van 18 februari 1969 op een in België regelmatig geconstateerde en op het grondgebied van een andere EEG-lidstaat begane gedraging van bijvoorbeeld het niet in acht nemen van de maximale dagelijkse rijtijden of minimale onderbrekingen of van het foutief gebruiken van de tachograaf door een bestuurder van buitenlandse nationaliteit die in België zijn verblijf houdt, dient de Belgische strafrechter dan naar het vigerend Belgisch jurisdictierecht geen rekening te houden met het bestaan van een buitenlandse strafrechtelijke veroordeling wegens hetzelfde transportmisdrijf, die door de veroordeelde-dader reeds is uitgevoerd⁷⁹⁵.

C. Toepasselijkheid van de commune jurisdictieregel van artikel 7 V.T.Sv.

In het geciteerde arrest PUTSEYS dd. 16 april 1985 oordeelt het Hof van Cassatie ons inziens terecht dat de bijzondere jurisdictieregeling uit het transportstrafrecht **geen afbreuk doet aan de toepassing van artikel 7 V.T.Sv.**; noch de transportstrafwet van 18 februari 1969, noch de twee uitvoeringsbesluiten bevatten enige beperking of uitsluiting van de commune jurisdictienorm van artikel 7 V.T.Sv.⁷⁹⁶.

C., Droit pénal international, 1979, 2ed., nr. 307). Het nieuwe Franse strafwetboek bevat in artikel 113-9 zelfs nog een meer precieze formulering ("*Dans les cas prévus aux articles 113-6 et 113-7...*"; eenzelfde duidelijke formule in artikel 113-8 N.C.P. t.a.v. de andere algemene procedurale jurisdictievoorwaarden als de vordering van het openbaar ministerie, de klacht van het slachtoffer of de officiële overheidsaangifte).

⁷⁹⁵. Een legislatief ingrijpen is dringend vereist om deze naar billijkheid moeilijk te verantwoorden situatie te verhelpen en om zo aan een dergelijke strafrechterlijke veroordeling eveneens een negatief gevolg (onthouding van een nieuwe strafvervolgning) toe te kennen. Het geschetste probleem kan zeer eenvoudig worden opgelost door in de non bis in idem-regel van artikel 13 V.T.Sv. in algemene termen te verwijzen naar "een of elke extraterritoriale toepassing van de Belgische strafwet" of naar "een veroordeling wegens een in het buitenland gepleegd strafbaar feit" (dit laatste is bv. het geval in artikel 43 van het Voorontwerp van Belgisch Strafwetboek van Koninklijk Commissaris LEGROS). Ook bij het creëren van een bijzondere regeling van extraterritorialiteit zou de wetgever wat meer aandacht mogen besteden aan de coördinatie met de commune regeling en aldus artikel 13 V.T.Sv. uitdrukkelijk toepasselijk te verklaren of uit te sluiten of een eigen voorschrift terzake uit te werken.

⁷⁹⁶. We vermelden volledigheidshalve tevens de twee uitvoeringsbesluiten van de Wet van 18 februari 1969, aangezien artikel 1 van deze wet de Koning de bevoegdheid verleent in de besluiten af te wijken van bestaande wetten.

Een extraterritoriale aanwending van de Belgische strafrechtsvoorschriften inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf kan zodoende gegrond worden op het artikel 7 V.T.Sv., maar is in een dergelijk geval uiteraard onderworpen aan de *restrictieve materiële en procedurale voorwaarden* van deze commune jurisdictieregeling, zoals de Belgische nationaliteit van de dader⁷⁹⁷, de misdrijfvoorwaarde van misdaad of wanbedrijf en de dubbele incriminatievereiste⁷⁹⁸, het gevonden worden in België (artikel 12 V.T.Sv.) en de zogenaamde non bis in idem-regel (artikel 13 V.T.Sv.). In tegenstelling tot de bijzondere extraterritoriale regeling uit de incorporatie-K.B.'s van 1984 en 1987 is het dan niet vereist dat het transportmisdrijf in België werd vastgesteld.

Zo is bijvoorbeeld de algemene en actief-personele jurisdictieregel van artikel 7 V.T.Sv. toepasselijk wanneer Belgen (vervoerders en/of bestuurders) strafbare inbreuken inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf begaan in Nederland⁷⁹⁹, in de Duitse Bondsrepubliek⁸⁰⁰ of in Fran-

⁷⁹⁷. Zoals supra in § 2, A reeds opgemerkt, is naar onze mening de nationaliteitsvereiste gericht tot de strafrechtelijk verantwoordelijke natuurlijke persoon, wanneer de vervoeronderneming-rechtspersoon een strafbare inbreuk zou begaan hebben op bepaalde voorschriften van de sociale en de tachograafverordening.

⁷⁹⁸. Artikel 2, § 1, lid 1 van de Wet van 18 februari 1969 schrijft correctionele straffen voor, zodat de strafbare inbreuken op de kwettieuze EEG-verordeningen van 1985 naar Belgisch strafrecht *wanbedrijven* vormen. In het Nederlandse strafrecht is de algemene personele jurisdictiegrond (artikel 5, 1-2° van het Wetboek van Strafrecht) voorbehouden voor de buiten Nederland begane *misdrijven* -in de technische betekenis als zwaarste categorie van strafbare feiten- en aangezien de inbreuken op de rijtijden-wetgeving worden beschouwd als *overtredingen*, vallen deze niet onder de algemene regeling (BLAAUW, A.M., l.c., 233).

De strafrechter dient bij een extraterritoriale aanwending van de strafbepaling van dit artikel 2 van de Wet van 1969 uitdrukkelijk te vermelden dat de wet van het land waar het specifieke transportmisdrijf werd gepleegd, dit feit incrimineert (cf. Cass., 6 februari 1991, onuitg., nr. 3979/3, betreft een overtreding van de sociale verordening op Duits grondgebied en vastgesteld in Nederland).

⁷⁹⁹. Cass., 16 april 1985, gecit.; Corr.Brussel, 1 april 1983, Pas., 1984, III, 63; Corr.Brussel, 2 december 1983, gecit. Het cassatiearrest van 1985 preciseert dat het bestreden vonnis constateert dat de feiten zowel in Nederland als in België strafbaar zijn.

⁸⁰⁰. Corr.Tongeren, 30 september 1992, onuitg., griffie-nr. 1703 inzake R. en de N.V. V.S. (de vaststelling van het transportmisdrijf geschiedde in Nederland). Ook dit vonnis vermeldt de strafbaarheid van het feit krachtens de Duitse wetgeving.

De correctionele rechtbank besliste in casu terecht dat de verjaring van de strafvordering van het in Duitsland begane en in Nederland vastgestelde transportmisdrijf naar Belgisch recht moet beoordeeld worden, zodat het van

krij⁸⁰¹. Artikel 7 kan echter niet gelden voor een Nederlandse chauffeur die als bestuurder van een in België ingeschreven vrachtwagen, zich in Nederland plichtig heeft gemaakt aan een aantal strafbare inbreuken op de sociale EEG-verordening⁸⁰². Evenmin kan in een dergelijke casus bij gebreke aan een commune equivalent van artikel 7 voor de vreemdeling-dader, gesteund worden op een andere gemeenrechtelijke jurisdictiegrond om het extraterritoriaal vervoermisdrijf in België te bestraffen. In deze concrete strafzaak was tevens de bijzondere regeling niet toepasselijk, daar de dader geen verblijfplaats had in België en het misdrijf in België niet was vastgesteld. Er bestond derhalve geen toereikende band met de Belgische rechtsorde om enige extraterritoriale jurisdictie te kunnen legitimeren, zodat een dergelijk vervoermisdrijf overeenkomstig artikel 4 Sw. in België niet gestraft wordt en aldus ontsnapt aan het Belgisch transportstrafrecht.

In geval de toepassingsvoorwaarden van artikel 7 V.T.Sv. vervuld zijn, maakt het bestaan van een definitieve én uitgevoerde strafrechtelijke veroordeling vanwege een buitenlands strafgerecht, het instellen van de strafvordering wegens hetzelfde transportmisdrijf in de Belgische strafprocedure evenwel onmogelijk (artikel 13 V.T.Sv.). Dat de reeds betaalde geldboete werd uitgesproken door een buitenlandse strafrechter bij gebruik van een zeer vereenvoudigde strafprocedure -bijvoorbeeld de procedure van het zogenaamd strafbevel⁸⁰³-, doet naar onze mening geen afbreuk aan een toepas-

geen belang is te weten of het feit naar Duits recht verjaard zou zijn (zie algemeen in dezelfde zin -ten aanzien van artikel 689 van de Franse C.P.P.-: KOERING-JOULIN, R. en HUET, A., "l.c.", Juris-Classeur Pénal, nr. 29; LOMBOIS, C., o.c., nr. 380). Conform het Belgische strafprocesrecht bedraagt de verjaringstermijn voor misdrijven inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf drie jaar (Cass., 26 juni 1991, Arr.Cass., 1990-91, 1063; R.W., 1991-92, 539, met noot SPRIET, B.; Corr. 30 september 1992, gecit.).

⁸⁰¹. Overtredingen van de communautaire normen inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf worden in het Franse transportstrafrecht strafbaar gesteld (zie LAMY Transport, T.1, "Route", 1992, nrs. 1111-1112). Ook in het Franse strafrecht kunnen Franse vervoerders en bestuurders door een Franse strafrechter bestraft worden voor misdrijven inzake rij- en rusttijden en de tachograaf gepleegd in het buitenland (zie bv. voor een misdrijf gepleegd in Nederland: Cass.fr., 21 december 1982, D., 1983, I.R., 196, met noot, J.D.I., 1983, 609, met noot TILHETT-PRETNAR, J.; Angers, 18 oktober 1990, Bull.Transp., 1991, 378; Rouen, 13 november 1989, onuitg. en gecit. in LAMY Transport, o.c., I, 1992, nr. 1114 of in België: Rouen, 8 november 1989, onuitg. en gecit. in LAMY Transport, ibid.).

⁸⁰². Zie Pol.Turnhout, 2 november 1987, T.Vred., 1988, 123.

⁸⁰³. Zie algemeen FRANCHIMONT, M., JACOBS, A. en MASSET, A., o.c., 76-77; VAN DEN WYNGAERT, C., o.c., II, 516; bv. in het Franse strafrecht: artikel 524 e.v. C.P.P. (l'ordonnance pénale) of in het Duitse strafrecht: §

sing van artikel 13 V.T.Sv. Wanneer daarentegen de Belgische vervoerder of bestuurder in het buitenland is ingegaan op een voorstel tot minnelijke schikking of -meer waarschijnlijk- tot onmiddellijke inning van een geldsom in verkeerszaken⁸⁰⁴, kan de buitenlandse betaling van de geldsom geen negatief strafrechtelijk gevolg in België hebben en aldus geen hinderpaal uitmaken voor een extraterritoriale vervolging en bestraffing in België. De non bis in idem-regel van artikel 13 V.T.Sv. vereist namelijk uitdrukkelijk dat de verdachte is "gevonnist", wat duidelijk het bestaan van een strafrechterlijke uitspraak (vrijspraak of veroordeling) veronderstelt. In het vigerend intern Belgisch recht leidt de betaling van de geldsom wegens bepaalde overtredingen van de rij- en rusttijden- en tachograafreglementering weliswaar in beginsel tot verval van de strafvordering⁸⁰⁵, doch dit verval is gefundeerd op de onmiddellijke heffing van een geldsom conform het Belgische systeem⁸⁰⁶.

Nu de toepassing van artikel 7 V.T.Sv. behouden blijft in de materie van de rij- en rusttijden en de tachograaf, kan men zich afvragen welke jurisdictiegrond de voorrang heeft indien in een concrete casus de vervolging en bestraffing van het extraterritoriaal vervoermisdrijf kan vastgeknoot worden aan de personele criteria van zowel de commune als de bijzondere jurisdictienorm (respectievelijk artikel 7 V.T.Sv. en de K.B.'s van 1984 en 1987) -m.a.w. een dader van Belgische nationaliteit die in België verblijft- en de andere bijkomende voorwaarden uit de beide normen (zoals bijvoorbeeld de dubbele incriminatie en de politionele vaststelling in België)

407 e.v. StPO (strafbefehl).

⁸⁰⁴. In het Franse transportstrafrecht kan bijvoorbeeld via de omweg van artikel R 78 van de wegcode het systeem van de "amende forfaitaire" (artikel 529 e.v. C.P.P.) worden toegepast op strafbare overtredingen van de tachograafverordening (LAMY Transport, T.1, "Route", 1992, nr. 1114).

⁸⁰⁵. Raadpleeg artikel 2bis, § 2 van de Wet van 18 februari 1969 -ingevoegd bij artikel 3 van de Wet van 6 mei 1985 (B.S., 13 augustus 1985)- en artikel 3 van het K.B. van 12 juli 1989 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige overtredingen inzake het vervoer over de weg (B.S., 20 juli 1989); algemeen: VERSTRAETEN, R., O.C., 1993, nrs. 118 e.v. Luidens artikel 2bis, § 2 behoudt het openbaar ministerie de mogelijkheid de strafvordering in te stellen binnen de maand vanaf de dag van betaling.

⁸⁰⁶. De lege ferenda komt het ons opportuun voor het verval van de strafvordering uit te breiden tot de buitenlandse betaling van de geldsom wegens het plegen van een extraterritoriaal transportmisdrijf met eenzelfde strafproceduraal gevolg in het buitenland (zie algemeen in dezelfde zin: THOMAS, F., I.C., 210), of minstens een toerekening van de in de vreemde betaalde geldsom op de in België uitgesproken geldboete.

eveneens vervuld zijn. De selectie van de primaire jurisdictienorm zal voornamelijk relevant zijn bij een mogelijke toepassing van het in artikel 13 V.T.Sv. neergelegd strafprocessueel beletsel van non bis in idem. Gelet op de preciese omschrijving van de bijzondere extraterritorialiteitsregeling inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf -specifiek in artikel 3, lid 2 van het K.B. van 13 mei 1987 en in artikel 10, lid 2 van het K.B. van 13 juli 1984 ("*...zelfs al werden de overtredingen begaan...*")-, lijkt ons het standpunt verdedigbaar dat deze regeling van *secundaire aard* is, zodat deze slechts kan gelden in geval de toepassingsvoorwaarden van de commune jurisdictienorm niet gerealiseerd zijn (bv. de nationaliteitsvereiste). Het belangrijke gemeenrechtelijk artikel 7.V.T.Sv. levert m.a.w. ons inziens -niettegenstaande het algemeen karakter- de primaire (extraterritoriale) jurisdictiebron op, ook voor de strafbare inbreuken op de europeesrechtelijke voorschriften inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf.

DEEL II. BIJZONDERE OMSCHRIJVING VAN HET MATERIEEL TRANSPORTSTRAFRECHT

TITEL 1. DE ANALYSE VAN HET TRANSPORTMISDRIJF
--

HOOFDSTUK 1. DE ALGEMENE OPBOUW VAN HET TRANSPORTMISDRIJF IN ZIJN CONSTITUTIEVE ELEMENTEN

Afdeling 1. DE MISDRIJFTHEORIE VAN DE LEUVENSE STRAFRECHTSSCHOOL

De twee begrippen "*misdrijf*" en "*strafsanctie*" bekleden een centrale plaats in de structuur van de voorschriften uit het materieel strafrecht. De wettelijke strafbaarstellingen uit zowel het gemeenrechtelijk als het bijzonder strafrecht bevatten steeds een misdrijf- en een strafnorm; deze twee noodzakelijke onderdelen kunnen al dan niet in één enkele wetsbepaling opgenomen zijn.

De term *misdrijf* verwijst naar de menselijke gedraging die door de strafwet verboden of geboden is, terwijl de *strafsanctie* de strafrechtelijke overheidsreactie betreft op het plegen van een misdrijf. In onderhavige titel ontleden we het transportmisdrijf zoals omschreven in de bijzondere wegvervoerstrafwet en verder aangevuld door de algemene voorschriften van het gemeenrechtelijk of commuun strafrecht. Teneinde een inzicht te krijgen in de gehele inhoud van het transportmisdrijf, dient dus de misdrijfnorm uit de transportstrafwet te worden "ingebed" in de fundamentele misdrijfbeginselen die door de wetgever, de rechtspraak en de rechtsleer zijn ontwikkeld in het kader van het algemeen gedeelte van het gemeenrechtelijk strafrecht¹. Dat een analyse van een in een bijzondere strafwet omschreven misdrijf (in casu het transportmisdrijf) mede dient te geschieden op grond van de generale misdrijfregeling uit het gemeenrechtelijk strafrecht, illustreert duidelijk de reeds supra in deel I vermelde *omhulselfunctie* van dit gemeenrechtelijk strafrecht.

Een bespreking van de strafrechtelijke sanctionering van het transportmisdrijf komt aan bod in een hiernavolgende titel.

Het MISDRIJF ("infractie") is in het Belgisch strafrecht een begrip met een algemene draagwijdte: elke gedraging die door een strafwet wordt strafbaar gesteld, wordt algemeen een misdrijf genoemd, ongeacht de incriminatiebron en de aard en inhoud van de strafbare gedraging en ongeacht de

¹. Dit algemeen gedeelte van het gemeenrechtelijk strafrecht is samengesteld uit de geactualiseerde bepalingen van boek I van het Strafwetboek en van de bijhorende complementaire strafwetten (zie supra Een terminologische schets van de strafrechtelijke hoofdstructuur).

zwaarte van de bestraffing². De term TRANSPORTMISDRIJF houdt reeds een ver-
bijzondering in van dit algemeen begrip en betreft elke gedraging die door
een specifieke Belgische wet inzake het goederenvervoer over de weg wordt
strafbaar gesteld. Het weze hierbij opgemerkt dat we het begrip "transport-
misdrijf" in deze titel hanteren in de specifieke kontekst van de rechts-
vordering tot toepassing van de straffen (artikel 1 V.T.Sv.)³. Het plegen
van een transportmisdrijf doet dan in deze kontekst een STRAFRECHTELIJKE
AANSPRAKELIJKHEID ontstaan die vanuit een (louter) materieel-strafrechte-
lijk oogpunt noodzakelijkerwijs zal resulteren in het opleggen van een
STRAFSANCTIE⁴.

Niettegenstaande het misdrijf één van de twee kernbegrippen van het
materieel strafrecht uitmaakt, heeft de Belgische strafwetgever dit begrip
inhoudelijk niet omschreven. In artikel 1 Sw. wordt enkel een drieledige
indeling van het misdrijf gemaakt (in een misdaad, een wanbedrijf en een
overtreding) op grond van een kwantitatief onderscheidingscriterium, met
name de zwaarte van de straf (respectievelijk een criminele, correctionele
en politiestraf)⁵. Deze drieledige indeling van het misdrijf, die wordt ge-

². Zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., Handboek Belgisch Strafrecht,
1990, nr. 241, p. 163.

³. In een eerderdaags te verschijnen artikel merkt DUPONT op dat de be-
tekenis van het basisbegrip misdrijf niet steeds eenduidig is en dat deze
betekenis mede wordt bepaald door de juridische context waarin het begrip
wordt gebruikt, bv. als rechtsgrond voor de toepassing van straffen of als
rechtsgrond voor de rechtsvordering tot herstel van schade door een mis-
drijf veroorzaakt (DUPONT, L., "De situering van het begrip wederrechte-
lijkheid in de theorie van het misdrijf", nr. 3, te verschijnen in Liber
Amicorum Jules D'Haenens).

⁴. Hierbij maken dan we abstractie van een mogelijke opschorting van
de uitspraak van de veroordeling als een bijzondere modaliteit van straf-
toemeting (artikel 3 van de probatiewet van 29 juni 1964) en wordt omwille
van de specifieke invalshoek geen rekening gehouden met eventuele strafpro-
cessuele hinderpalen voor de uitoefening van de strafvordering ten aanzien
van het vervoermisdrijf, zoals het verval van de strafvordering door bij-
voorbeeld de onmiddellijke inning van de geldsom (in diverse delen van het
transportstrafrecht ingevoerd door de Wet van 6 mei 1985, B.S., 13 augustus
1985) of het intreden van de verjaring van de strafvordering (zo bedraagt
deze verjaringstermijn bv. drie jaar voor de transportmisdrijven inzake de
rij- en rusttijden en de tachograaf en één jaar voor bepaalde A.D.R.-ver-
voermisdrijven, zie Cass., 26 juni 1991, Arr.Cass., 1990-91, 1063, R.W.,
1991-92, 539, met noot SPRIET, B.).

⁵. Ook het Voorontwerp van Strafwetboek van Koninklijk commissaris LE-
GROS (1985) vangt aan met een drieledige indeling van het misdrijf op basis
van de aard van de straf (artikel 1), zonder een verdere inhoudelijke om-
schrijving van de term misdrijf. De drieledige indeling van het misdrijf in
artikel 1 van de Franse Code pénal zonder verdere definiëring, komt tevens

typeerd als de *summa divisio* of de basis van het Belgisch strafrecht en die een belangrijke uitwerking heeft op vele regels behorende tot zowel het materieel als formeel strafrecht⁶, indiceert wel dat een misdrijf een gedraging is waaraan de strafwet een straf verbindt (*nullum crimen sine poena*). Voortgaande op de strafwettelijke termen van artikel 1 Sw., kan het begrip misdrijf reeds op basis van het toepasselijk gevolg omschreven worden als een "**strafwaardige gedraging**". Een inbreuk op de transportwetgeving die niet met strafsancties kan beteugeld worden, maar enkel aanleiding kan geven tot een civielrechtelijke of administratiefrechtelijke sanctionering, kan dan niet gekwalificeerd worden als een transportmisdrijf.

Wanneer we een toepassing maken van het kwantitatief criterium van artikel 1 Sw. op het domein van het Belgisch transportstrafrecht en kijken naar de maximumstraf die de transportstrafwetgever op de diverse vervoermisdrijven heeft gesteld, kan voor het grootste gedeelte van de geselecteerde transportstrafwetten het vervoermisdrijf gekwalificeerd worden als een transportWANBEDRIJF⁷.

Bij ontstentenis van een wettelijke begripsomschrijving, heeft de rechtsleer een misdrijftheorie ontwikkeld op grond van dewelke een algemene definitie kan gegeven worden van het begrip misdrijf. In deze misdrijftheorie worden de algemene voorwaarden -de zogenaamde **constitutieve elementen** van het misdrijf- uitgewerkt die noodzakelijk zijn voor de vorming van elk

voor in artikel 111-1 van de nieuwe Franse Code pénal. Niettegenstaande de aard van de toepasselijke straf niet meer *expressis verbis* in de indelingsbepaling wordt vermeld -artikel 111-1 N.C.P. maakt enkel gewag van een indeling volgens de zwaarte van het misdrijf ("suivant leur gravité")-, blijft de aard van de straf (crimineel, correctioneel of contraventioneel) het classificatiecriterium (DESPORTES, F. en LE GUNHEC, F., "Présentation des dispositions du nouveau Code pénal", Droit pénal. Le nouveau Code pénal, 1993, 2ed., p. 5, nr. 7).

6. Zie o.m. DUPONT, L., en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, nrs. 255-257; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., Traité pratique de droit criminel, 4ed., I, p. 101; STEFANI, G., LEVASSEUR, G. en BOULOC, B., Droit pénal général, 1984, 12ed., nr. 89; VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., Belgisch Strafrecht, 1976, II, nrs. 538-540; VERSTRAETEN, R. en SPRIET, B., "De drieledige indeling van de misdrijven als leidraad van het strafrecht", in Liber Amicorum Marc Châtel, 1991, p. 467-496.

7. Het maximum van de voorziene hoofdstraf is namelijk in de meeste gevallen van correctionele aard. Slechts zeer uitzonderlijk schrijft de bijzondere strafwetgever in de transportmaterie een criminele straf voor (bv. bij vervoer van explosieve stoffen met bepaalde verzwarende omstandigheden, zie artikel 6 van de Wet van 28 maart 1956 -straf van opsluiting), terwijl in geen van de geselecteerde bijzondere strafwetten de maximumhoofdstraf in de wet reeds begrensd wordt tot het niveau van een politiestraf.

misdrijf zonder uitzondering, ook m.a.w. voor de totstandkoming van iedere door een transportstrafwet strafbaar gestelde gedraging. Het is hierbij op te merken dat de rechtsleer spreekt van constitutieve "*bestanddelen*" in plaats van "elementen", wanneer het niet de algemene bestaansvoorwaarden voor elk misdrijf betreft, maar wel de specifiek omschreven voorwaarden voor een welbepaald gemeenrechtelijk of bijzonder misdrijf⁸. Dit in de strafrechtsdoctrine gehanteerd terminologisch onderscheid (elementen ↔ bestanddelen) dat we hierna zullen overnemen, heeft tevens zijn belang voor de omvang van de bewijslast aangaande het bestaan van het misdrijf. De strafvervolgende partij dient het bewijs te leveren van de constitutieve "*bestanddelen*" van het misdrijf⁹.

Op het vlak van de algemene voorstelling van het misdrijf en de inhoudelijke beschrijving van de constitutieve elementen volgen we hoofdzakelijk de misdrijfleur uitgewerkt door de zogenaamde LEUVENSE STRAFRECHTSSCHOOL¹⁰, aangezien deze leer naar onze mening leidt tot de meest verfijnde en genuanceerde definitie van het begrip misdrijf binnen de Belgische strafrechtsdogmatiek¹¹. Overeenkomstig deze strafrechtsschool is het bestaan van

⁸. Zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, nr. 244 in fine; DUPONT, L., "De situering van het begrip wederrechtelijkheid in de theorie van het misdrijf", nrs. 4-6, te verschijnen in Liber Amicorum Jules D'Haenens; HAZEWINKEL-SURINGA, D., Inleiding tot de studie van het Nederlandse strafrecht, 1987, 10ed., bewerkt door J. REMMELINK, p. 102; STRIJARDS, G.A. M., Hoofdstukken van materieel strafrecht, 1992, p. 70-71.

⁹. DUPONT, L., "De situering van het begrip wederrechtelijkheid in de theorie van het misdrijf", nr. 5, te verschijnen in Liber Amicorum Jules D'Haenens; TRAEST, Ph., Het bewijs in strafzaken, 1992, nrs. 368-389; VERSTRAETEN, R., Handboek Strafvordering, 1993, nrs. 1196-1199.

¹⁰. Bedoeld wordt het type van algemene misdrijfstructuur die werd en wordt gedoceerd aan de rechtsfaculteit van de Leuvense universiteit (zie COLLIN, F., Strafrecht, 1948, p. 89-90 (overzicht) en p. 93-143 (gedetailleerde bespreking); DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, p. 163-166 (overzicht) en p. 183-295 (gedetailleerde bespreking); RUBBRECHT, J., Inleiding tot het Belgisch strafrecht, 1958, p. 75-76 (overzicht) en p. 77-154 (gedetailleerde bespreking).

Het is DE NAUW die in een studie over de materiële wederrechtelijkheid gewag maakt van "*l'école louvaniste de droit pénal*" met F. Collin, J. Rubbrecht en L. Dupont als eminente vertegenwoordigers (zie DE NAUW, A., "A propos de la vie et de l'oeuvre de von Liszt: La notion d'antijuridicité matérielle et le droit pénal belge", in Cent ans de Criminologie à l'U.L.B. Adolphe prins, L'union internationale de droit pénal, le cercle universitaire pour les études criminologiques, 1990, (93), 95).

¹¹. Raadpleeg voor een overzicht van de vier dominante stellingen binnen de misdrijftheorie: TULKENS, FR. en VAN DE KERCHOVE, M., Introduction au droit pénal, 1991, p. 196-199.

elk misdrijf -inclusief dus het transportmisdrijf- afhankelijk van vier constitutieve elementen:

- (1) een *materieel element*, zijnde de uitwendig waarneembare menselijke gedraging die beantwoordt aan de objectieve delictsinhoud van een wettelijke delictsomschrijving;
- (2) een *wederrechtelijkheid*, zijnde de onrechtmatigheid van de gedraging, de strijdigheid ervan met het recht;
- (3) een *moreel of schuldelement*, zijnde de schuldbekwaamheid van de dader die moet gehandeld hebben overeenkomstig de door de strafwet vereiste schuldvorm van opzet of onachtzaamheid;
- (4) een *strafwaardigheid*, zijnde de koppeling van een straf aan het verrichten van de gedraging.

De gezamenlijke aanwezigheid van deze vier algemene voorwaarden constitueert het misdrijf en de strafrechtelijke aansprakelijkheid. Een combinatie van deze vier constitutieve elementen levert de volgende doctrinale en meer precieze definitie op van het kernbegrip misdrijf: "een uitwendig waarneembare menselijke gedraging die beantwoordt aan de objectieve delictsinhoud van een wettelijke delictsomschrijving, die wederrechtelijk is, aan schuld te wijten en die met straf bedreigd wordt"¹². Toegepast op het transportstrafrecht, kan het transportmisdrijf dan in zijn algemene betekenis omschreven worden als:

een uitwendig waarneembare menselijke gedraging die -1- beantwoordt aan de objectieve inhoud van een in een transportstrafwet voorkomende delictsomschrijving (materieel misdrijfelement), -2- in strijd is met het recht (misdrijfelement van de wederrechtelijkheid), -3- te wijten is aan schuld (moreel misdrijfelement) en -4- in de vervoerwet bedreigd wordt met een strafsanctie (misdrijfelement van de strafwaardigheid).

Deze begripsomschrijving van het transportmisdrijf met aanduiding van de vier wezenlijke bestaansvoorwaarden, heeft zowel een positieve als een negatieve waarde. Ze geeft niet enkel aan wanneer een transportmisdrijf bestaat, maar bepaalt tevens wanneer een vervoergedraging niet kan beschouwd worden als een transportmisdrijf.

Wanneer de eerste drie constitutieve elementen gerealiseerd zijn, zal de gedraging in beginsel als het ware automatisch beantwoorden aan de vierde algemene bestaansvoorwaarde van de strafwaardigheid. De strafwetge-

¹². DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., O.C., 1990, nr. 249.

ver kan evenwel bijzondere omstandigheden invoeren die deze strafwaardigheid uitsluiten en die aldus tot gevolg hebben dat een wederrechtelijke gedraging -beantwoordend aan de objectieve en subjectieve misdrijfselementen- niet met straffen kan beteugeld worden. Zo zal bijvoorbeeld de beslissende of strafuitsluitende verschoningsgrond van een bepaalde bloed- en aanverwantschap tussen dader en slachtoffer de strafwaardigheid van bepaalde eigendomsmisdrijven opheffen, zodat deze gedragingen straffeloos blijven voor de betrokken dader of deelnemer en enkel kunnen resulteren in een burgerrechtelijke vergoeding¹³.

Aangezien de Belgische transportstrafwetgever geen bijzondere gronden heeft gecreëerd die de strafwaardigheid van een transportmisdrijf opheffen, gaan we hierna niet verder in op dit vierde constitutief element en beperken we ons bij de analyse van het transportmisdrijf tot de drie eerste algemene bestaansvoorwaarden van het misdrijf. Eenmaal voldaan aan deze drie eerste constitutieve elementen (materieel element, wederrechtelijkheid en moreel element) zal de concrete vervoergedraging tevens strafwaardig zijn en alzo uiteindelijk een transportmisdrijf opleveren in de specifieke betekenis van een rechtsgrond voor het opleggen van straffen.

Afdeling 2. DE VOLGORDE BIJ DE ANALYSE VAN HET TRANSPORTMISDRIJF

Een analyse van een door een bijzondere strafwet strafbaar gestelde gedraging (alsmede van een strafbaarstelling uit het gemeenrechtelijk speciaal strafrecht) dient ons inziens logischerwijze te vertrekken vanuit de delictsommschrijving gegeven in de bijzondere wet. Het inhoudelijk ontleden van een transportmisdrijf neemt aldus een aanvang met een onderzoek van de bijzondere transportincriminatie, waaraan de concrete vervoergedraging moet worden getoetst.

(I) Deze concrete vervoergedraging dient dan ook op de eerste plaats te beantwoorden aan de voorwaarden gesteld in de specifieke delictsommschrijving. Een wettelijke delictsommschrijving bevat normaliter een objectieve en

¹³. Deze beslissende verschoningsgrond van bloed- en aanverwantschap is bv. voorgeschreven voor de supra in deel I van deze studie besproken gemeenrechtelijke eigendomsmisdrijven van diefstal (artikel 462 Sw.), misbruik van vertrouwen (artikel 492 Sw.), oplichting (artikel 504 Sw.) en bepaalde vormen van penaal bedrog (eveneens artikel 504 Sw.).

subjectieve delictsinhoud¹⁴. De objectieve delictsinhoud die samengesteld is uit de verschillende objectieve delictsbestanddelen, omschrijft op een bondige of meer uitvoerige wijze de verboden of geboden uitwendige vervoergedraging en preciseert alzo het materieel misdrijfelement. Vervolgens kan de bijzondere strafwetgever tevens subjectieve delictsbestanddelen in de bijzondere incriminatie opnemen door aanduiding van de vereiste schuldvorm (precisering van het moreel misdrijfelement). Een feitelijke gedraging die beantwoordt aan de objectieve en subjectieve inhoud van de delictsomschrijving uit een bijzondere (transport)strafwet, vervult dan reeds twee algemene constitutieve voorwaarden van een misdrijf uit de delictenleer van de Leuvense strafrechtsschool, te weten het materieel en moreel element.

(II) In vele delictsomschrijvingen uit het Belgisch bijzonder strafrecht (zeker in deze die behoren tot het Belgisch transportstrafrecht), beperkt de strafwetgever zich evenwel tot een (al dan niet nauwkeurige) opgave van de objectieve delictsbestanddelen en wordt verder -gans ten onrechte- met geen woord gerept over het vereiste schuldelement (afwezigheid van een subjectieve transportdelictsinhoud). In een dergelijke strafwettelijke hypothese moet na de voorwaarde van het beantwoorden aan de specifieke delictsomschrijving (waarin dan slechts een aanduiding van het noodzakelijk materieel misdrijfelement voorkomt), tevens de realisatie van een *moreel element* als afzonderlijke algemene misdrijfconditie vermeld en onderzocht worden. Inhoudelijk wordt dan deze schuldvoorwaarde bij stilzwijgen van de bijzondere strafwetgever opgevuld door de algemene beginselen van het gemeenrechtelijk strafrecht. Een tweede reden waarom het schuldelement -en ditmaal altijd, ook m.a.w. wanneer een subjectief bestanddeel in de delictsomschrijving is geïncorporeerd- als aparte algemene bestaansvoorwaarde van een misdrijf moet vermeld worden, is dat dit schuldelement kan worden opgeheven door bepaalde omstandigheden (de zogenaamde *schulduitsluitingsgronden*) die niet voorkomen in de bijzondere strafwet die de specifieke delictsomschrijving omvat, maar in de algemene voorschriften van het commune strafrecht. Hierbij kan worden opgemerkt dat in bepaalde gevallen de zogenaamde schulduitsluitingsgrond inhoudelijk eigenlijk neerkomt op het weerleggen van de vereiste schuldvorm (strafwettelijk gepreciseerd of algemeen strafrechtelijk bepaald). We denken bijvoorbeeld aan de schulduitsluitings-

¹⁴. De "delictsinhoud" wordt gevormd door het geheel van de constitutieve bestanddelen (→ elementen) van het misdrijf (HAZEWINKEL-SURINGA, D. en REMMELINK, J., o.c., 1987, 10ed., 102).

grond van de dwaling bij culpoze of onachtzaamheidsmisdrijven¹⁵. Indien de delictsinhoud in een dergelijke hypothese een subjectief bestanddeel bevat, zal de bespreking van de "schuldweergeleggende" omstandigheid reeds aan bod komen bij het onderzoek naar het al dan niet beantwoorden van de gedraging aan de subjectieve inhoud van de delictsomschrijving en zal dan het bestaan van deze omstandigheid "als misdrijfbestanddeel" mede deel uitmaken van de bewijsopdracht van het openbaar ministerie.

(III) Uit de supra weergegeven algemene misdrijfstructuur en de hierop gebaseerde misdrijfdefinitie (zoals uitgewerkt door de Leuvense strafrechtsschool), volgt bijkomend dat voor de strafbaarheid van de vervoergedraging niet volstaat dat de uitwendig waarneembare gedraging beantwoordt aan de objectieve delictsinhoud én te wijten is aan de strafrechtelijk vereiste schuld. De strafbaarheid van een transportgedraging veronderstelt bovendien dat de gedraging *wederrechtelijk* of onrechtmatig is. Ook dit constitutief element van de wederrechtelijkheid en de bijzondere omstandigheden die desgevallend deze wederrechtelijkheid opheffen (de zogenaamde *rechtvaardigingsgronden*) dienen dus betrokken te worden in een gehele analyse van een door een bijzondere strafwet strafbaar gestelde gedraging.

Bij een dergelijke driedelige -en naar onze mening logisch opgebouwde- fasering van een volledige analyse van een misdrijf omschreven in een bijzondere strafwet (voor ons onderzoeksdomein abstractie makend van het constitutief element van de strafwaardigheid), vinden we zeker mede aansluiting bij de generale misdrijfstructuur zoals deze wordt voorgesteld in de Duitse strafrechtsdogmatiek. Algemeen geeft de Duitse strafrechtsleer namelijk een definitie van het begrip misdrijf waarin drie constitutieve elementen verwerkt zijn: 1) een gedraging die valt binnen de grenzen van een delictsomschrijving (*tatbestandmässig*), 2) die wederrechtelijk is (*rechtswidrig*) 3) aan schuld te wijten (*schuldhaft*)¹⁶.

¹⁵. Infra komen we op deze schulduitsluitingsgrond van de (rechts- en feitelijke) dwaling terug bij de bespreking van het moreel element van het transportmisdrijf.

¹⁶. Zie: DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *o.c.*, 1990, nr. 244; DUPONT, L., "De situering van het begrip wederrechtelijkheid in de theorie van het misdrijf", nr. 3, te verschijnen in *Liber Amicorum Jules D'Haenens* en tevens o.m.: JESCHECK, H.H., *Lehrbuch des Strafrechts. Allgemeiner Teil*, 1978, 3ed., 155 e.v.; ROXIN, C., *Strafrecht. Allgemeiner Teil. Band I. Grundlagen der Aufbau der Verbrechenslehre*, 1992, 107 e.v.

In de zojuist geschetste volgorde van de constitutieve elementen van het misdrijf (*het materieel element, het moreel element en de wederrechtelijkheid*) wensen we nu in de hierna volgende hoofdstukken het transportmisdrijf omschreven in het Belgisch transportstrafrecht meer in detail te analyseren. Persoonlijk verkiezen we het moreel misdrijfelement te bespreken alvorens de wederrechtelijkheid te behandelen, aangezien het bestaan van een schuldelement desgevallend reeds als subjectief misdrijfbestanddeel in de bijzondere delictsomschrijving aan de orde kan komen. De voorwaarde van het beantwoorden aan de delictsomschrijving (met een onderzoek van de uitsluitend bepaalde objectieve delictsbestanddelen -het materieel element- of van de bijkomend gepreciseerde subjectieve delictsinhoud -het moreel element-) kan dan best onmiddellijk gevolgd worden door een eerste of verdere uitwerking van de noodzakelijke schuldvoorwaarde. Deze twee eerste en onmiddellijk op elkaar volgende constitutieve misdrijfelementen situeren zich bovendien binnen het algemeen of bijzonder strafrechtelijk terrein (de beide elementen zijn m.a.w. van intra-penale aard), terwijl een onderzoek omtrent de algemene bestaansvoorwaarde van de wederrechtelijkheid een strafrechts-overschrijdend of extra-penaal karakter kan aannemen¹⁷.

17. Vertrekkend vanuit het juridisch effect en dito draagwijdte van de gronden die een constitutief element uitschakelen, kan evenwel geargumenteerd worden dat in de algemene misdrijfopbouw het constitutief element van de wederrechtelijkheid dient vooraf te gaan aan het schuldelement. Rechtvaardigingsgronden die de wederrechtelijkheid opheffen, hebben een ruimer effect door al de juridische (civiele en penale) gevolgen van de gedraging teniet te doen en hebben tevens een uitwerking in rem (gelden m.a.w. ook voor de deelnemers). Schulduitsluitingsgronden werken daarentegen in personam en kunnen nog een burgerlijke rechtsvordering toelaten (zie voor een vergelijking tussen de rechtvaardigings- en schulduitsluitingsgronden: DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, nrs. 346-347). Een strafwetschennende gedraging die dan rechtens geoorloofd is of niet strijdig is met het recht (afwezigheid van wederrechtelijkheid), moet (en kan zelfs) strafrechtelijk niet meer verweten worden aan zowel dader als deelnemer, met als gevolg dat de schuldproblematiek niet meer aan de orde dient te komen. Zowel het materieel element als het element van de wederrechtelijkheid kunnen bovendien bestempeld worden als objectieve voorwaarden in die zin dat zij de uiterlijk waarneembare kenmerken van de gedraging betreffen, los van de innerlijke, psychische ingesteldheid van de dader of deelnemer.

Ondanks de waarde van deze mogelijke tegenargumenten, prefereren we de omgekeerde volgorde in het (reeds geïndividualiseerd) proces van beantwoording van de vraag of een bepaalde feitelijke gedraging al dan niet in concreto een transportmisdrijf oplevert. Vertrekkend vanuit de invalshoek van een mogelijke toepasselijkheid van een bijzondere vervoerincriminatie, bespreken we dan ook na de objectieve delictsinhoud eerst het noodzakelijk schuldbestanddeel alvorens de wederrechtelijkheid toe te lichten. Deze volgorde kan ons inziens tevens enig voordeel hebben als we rekening houden met de huidige praktijk van het Belgisch strafrecht, waarin het materieel en moreel misdrijfelement goed zijn ingeburgerd maar het element van de wederrechtelijkheid zeker nog geen echte ingang heeft gevonden. Na

HOOFDSTUK 2. HET MATERIEEL ELEMENT VAN HET TRANSPORTMISDRIJF

Inleiding

Het **materieel element** levert het eerste element op dat constitutief is voor een transportmisdrijf en bestaat uit *een uitwendig waarneembare gedraging die beantwoordt aan de objectieve delictsinhoud van een transportwettelijke delictsomschrijving*.

Zolang geen externe gedraging wordt verricht en enkel in gedachte een vervoerstrafwet overtreden wordt, kan er geen sprake zijn van een transportmisdrijf. Een vervoerder die bijvoorbeeld wel in overweging heeft genomen om een onwettelijke en lucratieve transportoperatie uit te voeren, doch uiteindelijk zijn delictuele denkoefening niet veruitwendigde, heeft geen strafbare inbreuk begaan op een Belgische transportstrafwet bij ontstentenis van een materieel misdrijfelement.

De objectieve delictsinhoud van een wettelijke delictsomschrijving kan in een bijzondere strafwet op verschillende manieren geformuleerd worden. Zo kan de strafwetgever in een afzonderlijke strafrechtsbepaling op een uitvoerige en tevens nauwkeurige wijze de verschillende objectieve delictsbestanddelen opsommen of kan hij de beschrijving van het materieel misdrijfelement zeer beperkt houden door bijvoorbeeld een juridische benaming te hanteren of de techniek van de zogenaamde blanco-strafnorm aan te wenden. Het is deze laatstgenoemde legislatieve methode van de "**blanco-strafbepaling**" die blijkbaar (gemakkelijkshalve ?) de grote voorkeur verdient van de Belgisch transportstrafwetgever. In het grootste gedeelte van de in deze studie geselecteerde transportstrafwetten wordt in de wettekst enkel een algemene strafbaarstelling opgenomen die het *overtreden van de wet* (meestal een kaderwet met in het beste geval enkele algemene transportprincipes) en vooral van de -op het ogenblik van de creatie van de vervoerincriminatie- nog uit te vaardigen gedetailleerde *transportuitvoeringsreglementen* zonder enige nuancering incrimineert^{18 19}. Zo luidt bijvoorbeeld

een onderzoek van de twee bekende constitutieve elementen, zal de Belgische strafrechtspraxis misschien meer ontvankelijk zijn voor de derde supplementaire en constitutieve misdrijfvoorwaarde van de wederrechtelijkheid. We zijn er ons wel van bewust dat dit pragmatisch argument pro de voorgestelde volgorde niet dezelfde waarde heeft als deze die op inhoudelijke gronden zijn geconstrueerd.

¹⁸. Dat de vervoerstrafbaarstelling meestal in een kaderwet wordt opgenomen, heeft wel dit praktisch voordeel dat de betreffende incriminatie goed opvalt en niet ergens achteraan in een gedetailleerde wettekst ver-

de correctionele strafbaarstelling uit een van de basiswetten van het Belgisch transportstrafrecht -de Wet van 1 augustus 1960 inzake het beroeps-goederenvervoer-: "*Overtreding van deze wet en van de besluiten tot uitvoering ervan wordt gestraft met ...*" (artikel 10, § 1, lid 1); dit is de klassieke formule uit de Belgische transportincriminatie²⁰. De strafbaar

scholen ligt.

Indien evenwel de kaderwet zelf geen principiële voorschriften bevat en enkel behoudens de strafbepalingen bestaat uit definities en bevoegdheidsopdrachten naar de uitvoerende instantie(s), creëert de wetgever (t.a.v. de vervoerwet) een *transportmisdrijf zonder substantie*; een strafbare inbreuk op die transportkaderwet is dan namelijk ondenkbaar. Een voorbeeld hiervan treffen we aan in de blanco-transportstrafwet van 21 juni 1985 aangaande de transportmaterie van de technische reglementering (zie infra). Dergelijke voorbeelden van een "misdrijf zonder substantie" zijn ook te vinden in het Belgisch sociaal strafrecht (zie DECLERCQ, R., "Materieel-strafrechtelijke bepalingen in het sociale zekerheidsrecht", in Raakvlakken tussen sociale zekerheid en andere rechtstakken, 1979, (13), 22; de wetgever criminaliseert dan volgens DECLERCQ in het ijle).

¹⁹. Infra in titel drie van onze studie aangaande het Belgisch materieel transportstrafrecht zullen we deze incriminatietechniek van de blanco-strafnorm meer algemeen vanuit een negatief-kritisch oogpunt bekijken. Het zij hierbij reeds opgemerkt dat met de aanwezigheid van een blanco-strafbepaling het vaak een hele onderneming is om het strafrechtelijk vervoerterrein precies af te bakenen, zowel voor de bij het wegvervoer betrokken burger die de strafrechtelijk gehandhaafde transportwetgeving moet kennen en naleven als voor de strafrechter die bij een mogelijke inbreuk deze moet toepassen (men kan natuurlijk laconiek stellen dat gewoon alles strafbaar is; wat zelfs in bepaalde bijzondere strafwetgeving uitdrukkelijk wordt gedaan, bv. artikel 73 van het B.W.Ex. van 12 november 1987 betreffende bepaalde categorieën afvalstoffen, B.S., 22 april 1988, waarin als strafrechtelijke restcategorie "*alles wat in strijd is met de verplichtingen die krachtens dit besluit worden opgelegd ...*" wordt geïncrimineerd). Met een dergelijke incriminatiemethode kunnen bepaalde fundamentele strafrechtelijke beginselen in het gedrang komen.

²⁰. Eveneens bij de transportstrafwetgeving terug te vinden in bv. de Wet van 10 juni 1952 (artikel 6), de Wet van 16 maart 1968 (artikel 29), de Wet van 18 februari 1969 (artikel 2 § 1, lid 1), de Wet van 9 juli 1984 (artikel 10, 1^o) of de Wet van 21 juni 1985 (artikel 4 § 1, lid 1).

In andere transportstrafwetten wordt een eerste stap gezet tot enige verdere (nog steeds zeer beperkte) aanduiding van de objectieve delictsinhoud door het wetsvoorschrift op te geven waarvan de uitvoeringsbepalingen langs strafrechtelijke weg worden gehandhaafd (zie bv. artikel 11 van de vervoerstrafwet van 26 juni 1967). Vervolgens heeft de regionale strafwetgever in de penale regulering van de verwijdering van afvalstoffen (waaronder de operatie van het afvaltransport) de misdrijfbepalingen in een aantal gevallen vrij nauwkeurig geformuleerd (bv. in het Waals afvaldecreet van 5 juli 1985 of in de afvalordonnantie van het Brusselse hoofdstedelijk gewest dd. 7 maart 1991).

Ook in andere takken van het Belgisch bijzonder strafrecht is de problematische incriminatiemethode van de blanco-strafnorm blijkbaar goed ingeburgerd, bv. in het sociaal strafrecht (DECLERCQ, R., l.c., 1979, 25; VERVLOET, J.R., "Strafrechtelijke aspecten van het sociaal strafrecht", Li-

gestelde vervoergedraging bestaat dus uit het overtreden van een van de voorschriften van de wet van 1960 zelf (een kaderwet) en/of van de bepalingen van de verschillende latere uitvoeringsbesluiten. Met dergelijke blanco-strafwetten worden nog niet-gekende gedragingen van te voren, blindelings, strafbaar gesteld en zullen slechts latere uitvoeringsbesluiten aangeven wat eigenlijk strafbaar is²¹.

Via deze naar de vorm zeer beperkte incriminatiebepaling wordt ongeveer de ganse uitvoeringsreglementering in de objectieve delictsinhoud van het transportmisdrijf geïncorporeerd en verkrijgt dit transportmisdrijf -qua materieel element alleszins- dan ook een zeer ruim toepassingsgebied. In bepaalde delen van het transportstrafrecht waarin deze incriminatiemethode van de blanco-strafnorm wordt gevolgd, wordt deze strafrechtelijke "uitvoeringsreglementering" zelfs rechtstreeks gevormd door de soms zeer uitvoerige vervoerregels uit Europese en internationale wetgeving (we denken bijvoorbeeld aan de regulering van de verplichte rij- en rusttijden en de tachograaf en van het wegvervoer van gevaarlijke goederen). Op deze wijze wordt de objectieve delictsinhoud van bepaalde Belgische vervoermisdrijven geëuropeaniseerd en geïnternationaliseerd. Welke transportgedragingen in een dergelijk geval nu precies strafbaar (zullen) zijn, wordt dan namelijk direct gedetermineerd door afgeleid EEG-recht en door verdragsrecht.

De stelling dat de enkele realisatie van een materieel element onvoldoende is tot constituering van een transportmisdrijf en slechts een *eerste fundamente* uitmaakt in de opbouw van dit misdrijf (cf. de vereiste van vier constitutieve misdrijfelementen zoals voorgesteld door de Leuvense strafrechtsschool en aangestipt in het vorige hoofdstuk), vertoont dan natuurlijk een groot belang bij een onderzoek naar het wordingsproces van een strafbare transportgedraging en van de hierop gebaseerde strafrechtelijke vervoeraansprakelijkheid. Een materiële transportinbreuk (die dan gelijk staat met een vervulling van de objectieve delictsinhoud, hoe allesomvattend deze ook moge zijn) kan dan misschien reeds aanleiding geven tot een administratiefrechtelijke beteugeling, maar is op zich volkomen ontoereikend om reeds strafsancties te kunnen opleggen. De vereiste dat ook de twee andere constitutieve elementen (moreel element en wederrechtelijkheid) ver-

ber *Amicorum F. Dumon*, 1983, (537), 541) of in het *milieustrafrecht* (FAURE, M., *Preadvies milieustrafrecht*, 1990, 82-86).

²¹. DECLERCQ, R., "De uitoefening van de strafvordering in het sociaal strafrecht", in *Sociaal Strafrecht*, DEKEERSMAEKER, J.F. en VAN STEENBERGE, J. (ed.), 1984, (27), 31.

vuld moeten zijn om te kunnen gewagen van een transportmisdrijf, levert zo-
doende een belangrijk strafrechtelijk tegengewicht op bij de via de blanco-
strafnorm zeer ruime invulling van het materieel misdrijf-element.

Omwille van het voortdurend voorschrijven van blanco-strafbaarstel-
lingen in de Belgische transportwetgeving waardoor in een eerste fase de
inbreuken op de gehele materiële wegvervoerreglementering zonder onder-
scheid worden gecriminaliseerd, mag in een algemene analyse van het trans-
portmisdrijf een overzicht van deze vervoerreglementering -als zijnde een
wezenlijk component van de (objectieve) misdrijf-inhoud- naar onze mening
niet ontbreken. Deze specifiek strafrechtelijke benaderingswijze kan wel
 resulteren in een fragmentarische behandeling van de materiële regelgeving
inzake het wegvervoer van goederen.

In de zes afdelingen van dit hoofdstuk pogen we nu via de invalshoek van
het materieel element van het transportmisdrijf een synthese te geven van
de diverse materiële vervoernormen²² die behoren tot de drie grote groepen
waarin de geselecteerde Belgische transportstrafwetgeving kan worden inge-
deeld:

- (A) de vervoeractiviteit en de *samenhangende werkzaamheden* (met name het
verrichten van beroepsgoederenvervoer over de weg -afdeling 1-, de sociale
reglementering inzake rij- en rusttijden -afdeling 2- en de tussenpersonen
bij het goederenvervoer -afdeling 3-);
- (B) het vervoermiddel (met name de technische reglementering -afdeling
4-);
- (C) het vervoerobject (met name het transport van gevaarlijke goederen -
afdeling 5- en van afvalstoffen -afdeling 6-).

²². Het ligt dus niet in onze bedoeling om de materiële vervoerrege-
ling behorende tot de geselecteerde transportstrafwetten op een exhaustieve
wijze te bespreken. Bij de overzichtelijke behandeling zullen we wel voort-
durend refereren aan de betreffende wetsartikelen uit de basis- en uitvoer-
ingsteksten, zodat deze verwijzingen een vertrekbasis kunnen uitmaken voor
een meer grondige studie van een welbepaald vervoeritem uit het besproken
transportstrafrecht.

Afdeling 1. DE REGULERING VAN HET BEROEPSGOEDERENVERVOER OVER DE WEG.

§ 1. OPGAVE VAN DE RECHTSBRONNEN EN STRAFRECHTELIJKE SITUERING

Het verrichten van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg voor rekening van derden en tegen vergoeding is -als belangrijke schakel in het economisch proces- naar Belgisch transportrecht in hoofde van de vervoerder geen vrije, maar een door de overheid gereguleerde economische activiteit, waarbij het niet naleven van de wettelijke voorschriften terzake het plegen van een transportmisdrijf kan inhouden.

De toegang tot de markt van het professioneel goederenvervoer over de weg en de uitoefening van deze transportactiviteit wordt genormeerd door **de Wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding**²³. Deze transportstrafwet van 1 augustus 1960 is opgebouwd als een kaderwet die als beginsel de uitoefening van de bezoldigde vervoeractiviteit afhankelijk stelt van het bezit van een transportvergunning en de algemene normen voorschrijft voor het verkrijgen en behouden van deze vergunning. De verdere uitvoering en uitwerking van de vervoerbeginselen uit de Wet van 1960 -voornamelijk betreffende de vergunningsplicht en de vereiste transportbescheiden- wordt aan de Koning toevertrouwd (de artikelen 6, 7 en 8) en geschiedt thans in **het K.B. van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding**²⁴. Dit algemeen reglement van 25 november 1992 wordt op zijn beurt op bepaalde punten verder uitgevoerd en gepreciseerd in **het M.B. van 26 november 1992**²⁵.

De kwalitatieve voorwaarden die moeten vervuld zijn om te kunnen toetreden tot de economische sector van het nationaal en internationaal beroepsgoederenvervoer over de weg -bestaande uit vakbekwaamheid, betrouwbaarheid en financiële draagkracht-, worden in de huidige Belgische vervoerwetgeving vastgelegd in **het K.B. van 18 maart 1991 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en inter-**

²³. B.S., 12 augustus 1960.

²⁴. B.S., 1 december 1992; inwerkingtreding op de dag van publicatie in het Belgisch Staatsblad (artikel 55). Dit K.B. van 25 november 1992 heft het vorige algemeen reglement (het K.B. van 9 september 1967, B.S., 13 oktober 1967) op.

²⁵. B.S., 1 december 1992. Inwerkingtreding op de dag van publicatie in het Belgisch Staatsblad (artikel 28) en opheffing van het vorige M.B. van 11 september 1967 (B.S., 13 oktober 1967).

nationaal goederenvervoer over de weg²⁶. Dit besluit van 18 maart 1991, dat de EEG-richtlijnen terzake omzet in interne wetgeving, vindt overeenkomstig de aanhef zijn strafwettelijke basis in de Wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg en de waterweg²⁷.

Deze publiekrechtelijke regelgeving inzake het beroepsgoederenvervoer over de weg vindt zijn oorsprong in het overheidsstreven naar een zogenaamde *coördinatie van de verschillende transportmodi* (met name het weg- en spoorvervoer) om alzo de concurrentie in de transportsector in de hand te houden²⁸. Deze transportregeling werd meer recent voornamelijk gewijzigd en aangevuld onder rechtstreekse invloed van de verschillende beslissingen die zijn genomen op het niveau van de Europese Gemeenschap en van de Benelux Economische Unie teneinde een *gedereguleerde en geliberaliseerde vervoermarkt* tot stand te brengen²⁹.

26. B.S., 12 april 1991; inwerkingtreding op 1 mei 1991 (artikel 30). Betreffende de vakbekwaamheid en financiële draagkracht verder uitgewerkt door het M.B. van 19 maart 1991 (B.S., 12 april 1991; eveneens van kracht op 1 mei 1991).

27. B.S., 4 april 1969.

28. In feite kwam de coördinatieregeling neer op het aan banden leggen van het goederenvervoer ten voordele van het spoor en het werkelijk bevoorzachten van deze laatstgenoemde transportmodus die wordt uitgebaat door een publieke onderneming (zie PUTZEYS, J., "Milieuschade veroorzaakt door transport", Recente ontwikkelingen inzake aansprakelijkheid voor milieuschade, Colloquium te Gent, 14 november 1990, p. 11-13).

Ook in andere Westeuropese landen kwam vanuit economische motieven een transport-coördinatieregeling tot stand die voorzag in een strafrechtelijk handhavingssysteem (zie bv. voor het Franse strafrecht: BESSON, A., COMBALDIEU, R. en SIMEON, J., Les transports devant la loi pénale, 1952, nrs. 86-89; LE ROY, M., "Transports ferroviaires et routiers. Coordination et harmonisation", Juris-classeur Pénal, Lois pénales annexes; MERLE, R. en VITU, A., Traité de droit criminel. Droit pénal spécial, I, 1982, nrs. 1688-1691). De bekende hedendaagse Franse penalisten MERLE en VITU omschrijven deze coördinatieregeling algemeen als "*une législation touffue, changeante, difficile à retrouver et à consulter*" (*ibid.*, nr. 1688).

29. * Voor de Europese gemeenschap moeten de wettelijke maatregelen gesitueerd worden in het kader van het *gemeenschappelijk vervoerbeleid* zoals geregeld in de artikelen 3e, 61-1° en 74-84 van het EEG-VERDRAG van 25 maart 1957 (goedgekeurd door de Wet van 2 december 1957, B.S., 25 december 1957); raadpleeg voor een globale juridische bespreking van dit gemeenschappelijk vervoerbeleid het Nederlands proefschrift van TROMM, J.J.M., Juridische aspecten van het communautair vervoerbeleid, 1990, 534 p., alsmede GREAVES, R., Transport law of the European Community, 1991, 238 p. Op het niveau van de Europese Gemeenschap wordt de liberalisatie van de intra-communautaire vervoermarkt doorgevoerd in twee fasen. De eerste fase is gericht naar de liberalisering van de internationale vervoermarkt (in de zin van vervoer tussen de EG-lidstaten); de tweede fase heeft tot doel de

De beide geciteerde vervoerwetten (1960 en 1969) reguleren en/of vormen de rechtsgrond voor essentiële materies uit het Belgisch transportstrafrecht en kunnen dan ook getypeerd worden als twee basiswetten uit de penale discipline van het vervoerstrafrecht.

Het verrichten van beroepsgoederenvervoer over de weg zonder transportvergunning of met schending van de bijhorende vergunningsregels -zoals principeel uitgetekend in de vervoerwet van 1 augustus 1960 en verder uitgewerkt in de uitvoeringsbesluiten- wordt gesanctioneerd met de *correctionele vrijheids- en vermogensstraffen* die zijn voorgeschreven in artikel 10 van de transportstrafwet van 1 augustus 1960. Dit artikel 10 (§ 1, lid 1) bevat een blanco-strafbepaling; wordt gestraft: "*de overtreding van deze wet en van de besluiten tot uitvoering ervan ...*". Het overtreden van de regeling inzake de toegangsvoorwaarden tot het beroep van goederenvervoerder over de weg wordt beteugeld met de *correctionele strafsancties* uit artikel 2 (§ 1, lid 1) van de transportstrafwet van 18 februari 1969³⁰. Ook de incriminatie

cabotage (in de zin van binnenlands vervoer in een andere EG-lidstaat) te liberaliseren (Commissie van de Europese Gemeenschappen, "Interne markt. Een gemeenschappelijke markt voor diensten. Stand van zaken op 1 januari 1993", 1993, p. 3 en 72; tevens artikel 75, 1° a-b van het EEG-verdrag). In 1985 heeft het Europees Hof van Justitie in het zogemaande "*nalatigheids-arrest*" vastgesteld dat de Raad van de Europese gemeenschap het EEG-verdrag heeft geschonden door na te laten de vrijheid van dienstverrichting te realiseren in de vervoersector in de zin van artikel 75 van het EEG-verdrag (H.v.J., 22 mei 1985, Zaak 13/83, *Jur.*, 1985, 1513, met concl. Adv.Gen. C.O. LENZ, *SEW*, 1985, 786, met noot SCHERMERS, H.G. en SLOT, P.J.; in het arrest wordt aan de Raad "een redelijke termijn" toegekend tot uitvoering van het arrest, r.o. 69). De uitvoeringsmaatregelen die nadien werden genomen in het kader van de twee voormelde fasen van liberalisatie van de Europese vervoermarkt (intra-communautair vervoer en cabotagevervoer), worden verder aangeduid in paragraaf 4 van huidige afdeling bij de bespreking van het basisvergunningstelsel.

* Voor de Benelux Economische Unie moeten de beslissingen worden geplaatst in het kader van de *vrijheid van dienstverlening in het goederenvervoer*, zoals geregeld in de artikelen 85-89 van het BENELUX-VERDRAG van 3 februari 1958 (goedgekeurd door de Wet van 20 juni 1960, *B.S.*, 27 oktober 1960).

³⁰. Het vroegere besluit aangaande de toegangsvoorwaarden refereerde voor de bestraffing uitdrukkelijk aan de Wet van 1969 (zie artikel 42 van het thans opgeheven K.B. van 5 september 1978, *B.S.*, 19 oktober 1978). Een dergelijk strafrechtelijk verwijzingsvoorschrift -dat juridisch-technisch eigenlijk overbodig is, aangezien de wet van 1969 zelf reeds het overtreden van de besluiten incrimineert, maar wel het strafrechtelijk luik van de betreffende reglementering inzichtelijker kan maken-, komt niet meer voor in het actueel geldende K.B. van 18 maart 1991.

Het zij opgemerkt dat deze transportstrafwet van 18 februari 1969 tevens fungeert als strafrechtsgrond voor de inbreuken op de belangrijke EEG-wetgeving inzake de verplichte rij- en rusttijden en het controleapparaat van de tachograaf (zie infra afdeling 2 van huidig hoofdstuk), alsmede voor be-

van artikel 2 bestaat uit een blanco-strafnorm; strafbaar zijn: "de overtredingen van de besluiten die genomen werden bij toepassing van artikel 1 van deze wet ..."³¹.

De gehele uitvoeringsreglementering inzake het verrichten van beroepsgoederenvervoer over de weg (opgebouwd rond de drie hoofdmateries van het bezitten van een transportvergunning, het opstellen van een transportdocument en het beantwoorden aan de drie kwalitatieve toegangsvoorwaarden) wordt via de twee geciteerde blanco-strafnormen zonder verdere nuancering in principe binnen het strafrechtelijk domein gebracht. Van zodra een inbreuk wordt gepleegd op een reglementaire transportbepaling uit één van de uitvoeringsbesluiten die op een imperatieve wijze is geredigeerd, wordt in beginsel het materieel misdrijfelement gerealiseerd.

Op basis van de in de beide transportwetten aangeduide correctionele strafmaat, vormen de voorgeschreven transportmisdrijven inzake het professioneel goederenvervoer over de weg overeenkomstig de drieledige misdrijfindex van artikel 1 Sw. transportWANBEDRIJVEN. Deze misdrijfkwalificatie, gesteund op de aard van de in de wet voorgeschreven strafsancie, is van belang voor de toepassing van vele voorschriften uit zowel het materieel als formeel strafrecht.

Uit de cijfergegevens afkomstig van het "Aktiviteitsverslag 89" van de dienst Bestuur van het Vervoer van het Belgisch ministerie van verkeerswezen -zijnde één van de diensten bevoegd voor controle op de naleving van de transportreglementering inzake het beroepsgoederenvervoer over de weg³²-, kan berekend worden dat ongeveer 17 % van de in 1989 door deze dienst vastgestelde vervoerovertrredingen (met voertuigen ingeschreven in zowel België als het buitenland) betrekking had op de reglementering van het beroepsgoe-

paalde onderdelen van de A.D.R.-reglementering betreffende het wegvervoer van gevaarlijke goederen (zie infra afdeling 5 van huidig hoofdstuk).

³¹. Zeer terecht vermeldt de strafwetgever in deze strafbaarstelling enkel "de overtreding van de uitvoeringsbesluiten" en laat hij de traditionele deelbepaling ("overtreding van de wet") achterwege. De vervoerstrafwet van 18 februari 1969 bevat namelijk geen materiële transportregels die kunnen overtreden worden. Bij een strafbaarstelling van de inbreuken op de wet zelf, zou de wetgever dan een misdrijf zonder substantie gecreëerd hebben (zie tevens supra de inleiding bij onderhavig hoofdstuk).

³². Zie artikel 54, 3° van het K.B. van 25 november 1992 -algemeen reglement-, ter uitvoering van artikel 11 § 1, lid 1 van de bijzondere strafwet van 1 augustus 1960.

derenvervoer over de weg³³.

Deze twee transportstrafwetten bevatten tevens een eigen materieel-strafrechtelijke regeling op het vlak van de straftoemeting, met name aangaande de verzachtende omstandigheden (Wet van 1960), de herhaling (Wet van 1960 en 1969) en de bijkomende straffen van de bijzondere verbeurdverklaring (Wet van 1960 en 1969) en van de tijdelijke oplegging van het voertuig (Wet van 1960).

Beide wetten kennen vervolgens uitgebreide strafprocesrechtelijke bepalingen betreffende onder meer de bevoegde opsporingsambtenaren, hun onderzoeks- en controlebevoegdheden alsmede hun processen-verbaal en een systeem van onmiddellijke betaling van een geldsom (artikel 11 van de Wet van 1960 en artikel 2bis en 3 van de Wet van 1969).

Omwille van de vele wijzigingen van zowel de bijzondere strafwet van 1 augustus 1960 als (voornamelijk) de uitvoeringsbesluiten van deze kaderwet die de objectieve delictsinhoud van het transportmisdrijf rechtstreeks invullen, zijn de gemeenrechtelijk voorschriften aangaande het intertemporaal strafrecht terzake van groot belang³⁴.

Alvorens in te gaan op de vigerende regeling inzake de toegang tot en de uitoefening van het beroepsgoederenvervoer over de weg, geven we eerst hierna in paragraaf 2 een beknopt historisch overzicht van de betreffende Belgische strafwetgeving.

³³. Van het totaal aantal vastgestelde transportinbreuken met voertuigen ingeschreven in België en in het buitenland -14.953- (totaal vermindert met de verkeers- en rijbewijsovertredingen), betreffen 2.496 inbreuken de strafrechtelijk gesanctioneerde transportreglementering inzake de vervoervergunning en het vervoerdocument (Bron: Ministerie van verkeerswezen, Bestuur van het Vervoer, Wegcontrole - Aktiviteitsverslag 89; zie tevens supra deel I van onze studie, Afbakening van het transportstrafrecht: inventarisatie en systematisering van de geselecteerde bijzondere strafwetten inzake het nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg). Tijdens de parlementaire bespreking van de Wet van 21 mei 1991 tot wijziging van de transportstrafwet van 1 augustus 1960, heeft de minister meegedeeld dat het Bestuur van het Vervoer in 1990 2.217 processen-verbaal heeft opgesteld tegen overtreders (Belgen en buitenlanders) van de Wet van 1960 (Verslag namens de commissie voor de infrastructuur, Gedr.St., Kamer, 1990-91, nr. 1430/2, 10).

³⁴. Supra hebben we in deel I de beginselen die de werking van de transportstrafwet in de tijd regelen, toegelicht (vanuit artikel 2 Sw., artikel 7 E.V.R.M. en artikel 15 BUPO).

§ 2. BEKNOPT HISTORISCH OVERZICHT VAN DE BELGISCHE STRAFWETGEVING BETREFFENDE HET PROFESSIONEEL GOEDERENVERVOER

A. Het Koninklijk Besluit nr. 248 van 5 maart 1936 - vergunningsstelsel

De eerste uitgebreide reglementering van het professioneel goederenvervoer over de weg en de toetreding tot deze markt met een strafrechtelijke injectie in geval van overtreding, kwam tot stand door het K.B. nr. 248 van 5 maart 1936 houdende regeling van het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen³⁵, uitgevaardigd op grond van de Wet van 31 juli 1934 waarbij aan de Koning sommige machten werden toegekend met het oog op het financieel en economisch herstel en de vermindering van de openbare lasten. Deze reglementering die bestond uit de principiële vereiste van een machtiging van de wettelijke overheid voor elk vervoer voor derden en tegen bezoldiging op de openbare weg, vloeide voort uit de economische noodzaak van een gezonde coördinatie van de verschillende vervoermiddelen (spoor en weg) ; een niet gereguleerde concurrentie op dat gebied zou schadelijk zijn voor de economie van het land³⁶. Het K.B. van 15 maart 1936, werd uitgevoerd en gepreciseerd in het K.B. van 9 mei 1936, zijnde het algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen³⁷.

Reeds voor het K.B. nr. 248 van 1936 was de wetgever regulerend opgetreden in de vervoersector. Zo werd alle openbaar en regelmatig vervoer van goederen (en personen) afhankelijk gesteld van een voorafgaande ver-

³⁵. B.S., 8 maart 1936.

³⁶. Verslag aan de Koning, B.S., 8 maart 1936. Buitensporige concurrentie bevordert volgens het verslag verspilling van kapitalen wegens de aanwezigheid van dubbele diensten en is een hinderpaal voor een politiek van lage vervoerprijzen, waaraan de nijverheid en handel de grootste behoeften hebben. Het verslag beklemtoont dat men de werking van de vervoermiddelen wenst te coördineren en niet een bepaald vervoermiddel te beschermen ten nadele van een ander.

In feite heeft dit K.B. van 5 maart 1936 het goederenvervoer over de weg aan banden gelegd ten voordele van het spoor (zie PUTZEYS, J., "Milieuschade veroorzaakt door transport", Recente ontwikkelingen inzake aansprakelijkheid voor milieuschade, Colloquim te Gent, 14 november 1990, p.11-13).

³⁷. B.S., 16 mei 1936.

gunning door het K.B. van 24 november 1829³⁸ en later door de Wet van 14 juli 1893³⁹. De Wet van 15 september 1924⁴⁰ maakte vervolgens het openbaar goederenvervoer volledig vrij van enige administratieve toelating. Daar het wegvervoer echter meer en meer een concurrentiële positie ging innemen ten aanzien van het spoorvervoer, werd vanuit deze laatste hoek aangedrongen op een strikte regeling. In 1934 werd bij de senaat een wetsontwerp ingediend "met het oog op de coördinatie tussen het vervoer over de weg en per spoor", dat door het parlement echter nooit werd behandeld; het eerste deel ervan had tot doel het beroepsgoederenvervoer te reglementeren en aan een vergunning te onderwerpen en vormde de basis van het K.B. van 5 maart 1936⁴¹.

Het K.B. nr. 248 van 5 maart 1936 en het algemeen reglement van 9 mei 1936 heeft het beroepsgoederenvervoer voor de invoering van een administratief en strafrechtelijk gehandhaafd vergunningssysteem ingedeeld in drie categorieën⁴².

38. Pasin., 1827-30, 335. Dit Koninklijk besluit met verschillende strafbepalingen, zowel behorende tot het materieel strafrecht (bv. bestrafing van vervoer zonder vergunning met een geldboete in geval van een eerste inbreuk en met een gevangenisstraf in geval van herhaling - artikel 4) als het formeel strafrecht (bv. aanduiding van de bevoegde opsporingsambtenaren - artikel 111), werd opgeheven door de Wet van 25 augustus 1891 (B.S., 26 augustus 1891).

39. Wet machtigende de openbare en regelmatige gemeenschappelijke vervoerdiensten te lande (B.S., 21 juli 1893), uitgevoerd door het K.B. van 2 augustus 1893 (B.S., 6 augustus 1893). Tussen de opheffing van het vorige besluit in 1891 en deze nieuwe wet was het vervoer niet onderworpen aan een administratieve vergunning (Cass., 24 juli 1893, Pas., 1893, I, 298). Voor het openbaar en regelmatig gemeenschappelijk vervoer werd, afhankelijk van het vervoergebied, door de wet van 1893 een machtiging vereist vanwege de gemeentelijke, provinciale of nationale overheid (art.1). De overtreding van de politiereglementen betreffende de exploitatie van zulke vervoerdienst, uitgevaardigd door de vergunningverlenende overheid, was strafbaar met een gevangenisstraf van één tot acht dagen en/of een geldboete van 5 tot 200 fr (art. 5). Vervoer zonder vergunning werd in de wet van 14 juli 1893 echter niet strafbaar gesteld (cf. Corr. Arlon, 27 oktober 1905, Pas., 1906, III, 180). Voor een korte bespreking van deze Wet van 14 juli 1893 kunnen we verwijzen naar Pand.B., Nr. 111, Tw. Transport en commun (messageries) en Nr. 63 Tw. Messageries.

40. Wet op de openbare en regelmatige autobusdienst (B.S., 20 september 1924). Artikel 13 van de wet van 1924 heft de wet van 1893 op.

41. DE BOUVER, Y., Het goederenvervoer over de weg in België, S.E.W., 1980, 90.

42. DE BOUVER, Y., l.c., 91. Voor een uitgebreide bespreking van het K.B. van 5 maart 1936 en van het algemeen reglement van 9 mei 1936 kunnen we verwijzen naar R.P.D.B., XV, Tw. Transport par terre, nrs. 1100-1169bis (Section II - Transport des choses).

Het vervoer uit de eerste categorie (bijvoorbeeld vervoer van postzendingen en postcolli of het begrafenisvervoer) was vrij van enige vergunningsplicht (artikel 7 van het algemeen reglement). In de tweede categorie werd het vervoer in de havenzones en het vervoer over korte afstand (binnen een straal van 10 km.⁴³ rondom het centrum van de gemeente waar de zetel van de onderneming gevestigd was) afhankelijk gesteld van een vervoerbewijs en een vervoerplaat (artikel 6 van het algemeen reglement), die werden afgeleverd zonder rekening te houden met de verkeersbehoeften. Het overige vervoer tegen vergoeding en voor rekening van derden viel onder de derde categorie, waarvoor een persoonlijke en tijdelijke (maximaal 5 jaar) machtiging tot vervoer vereist was (art. 1 en 4 van het K.B. van 5 maart 1936). Deze vergunningen werden afgeleverd door het "Bureau voor het wegvervoer" (opgericht bij het ministerie van verkeerswezen door art. 2 van het K.B. van 5 maart 1936) op grond van de in de artikel 3 opgesomde criteria van verkeersbehoeften, technische vooruitgang en noodzaak van de verkeersveiligheid.

De overtredingen van de bepalingen van het K.B. van 5 maart 1936, van de uitvoeringsreglementen en van de vergunningsvoorwaarden werden aanvankelijk gestraft met een gevangenisstraf van één tot acht dagen en/of een geldboete van 5 tot 200 frank (art. 11)⁴⁴. Daar deze strafsancties echter volgens de wetgever te licht waren, vooral in het geval van vervoer zonder enige vergunning, werden deze door de Besluitwet van 14 februari 1946 verhoogd tot een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en/of een geldboete van 26 tot 10.000 frank⁴⁵. De in het K.B. voorgeschreven transportmisdrijven konden zodoende -op grond van de in de strafwet bepaalde straf- gekwalificeerd worden als vervoerwanbedrijven (artikel 1 Sw.). Artikel 12 van het K.B. van 1936 vermeldde een aantal strafprocessuele voorschriften (onder meer bevoegde ambtenaren, onderzoeksbevoegdheid en processen-verbaal).

⁴³. Deze territoriale beperking werd uitgebreid tot een kring van 25 km. bij K.B. van 12 mei 1951, B.S., 18 mei 1951.

⁴⁴. Dezelfde correctionele straffen als deze bepaald door de Wet van 14 juli 1893 (art. 5, lid 2).

⁴⁵. Artikel 2 van de Besluitwet van 14 februari 1946, B.S., 21 maart 1946. Luidens het verslag aan de Regent moet in het belang van de economie van het land de wetten en reglementen betreffende het wegvervoer stipt worden nageleefd. De bestraffing van het misdrijf van vervoer zonder vergunning werd extra verzwaard: de straf mocht niet lager zijn dan een correctionele straf en de verdubbeling van de vroeger uitgesproken straf in geval van herhaling werd beperkt tot dit misdrijf.

Voornamelijk het aanwenden van het subjectief en inhoudelijk onduidelijk criterium van de "verkeersbehoefte" vanwege het Bureau voor wegvervoer bij de afgifte van de vergunningen, gaf aanleiding tot een zeer beperkte toegang tot de markt van het bezoldigd goederenvervoer⁴⁶, met een enorme ontwikkeling van de sektor van het vervoer voor eigen rekening tot gevolg⁴⁷. Deze reglementering, die de ontwikkeling en de modernisering van de onderneming van de beroepsvervoerder afremde, diende versoepeld en aangepast te worden aan de economische behoeften en aan de evolutie van het vervoer⁴⁸.

Er werd dan ook in 1959 een nieuw wetsontwerp ingediend betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding dat heeft geleid tot de transportstrafwet van 1 augustus 1960, die in een geactualiseerde vorm de vigerende juridische regelgeving inhoudt aangaande de uitoefening van de aktiviteit van het beroepsgoederenvervoer over de weg, zowel nationaal als internationaal. Het K.B. nr. 284 van 5 maart 1936 en het algemeen reglement van 9 mei 1936 werden door artikel 12 van de Wet van 1 augustus 1960 opgeheven.

B. De basiswet van 1 augustus 1960, doelstelling en evolutie

Bij een nieuwe wettelijke regeling voor het wegvervoer van goederen kan het vervoer voor eigen rekening vrij blijven, doch in de sektor van het vervoer voor rekening van derden moet een reglementering (zij het erg ver-

⁴⁶. Tijdens de algemene bespreking van het wetsontwerp betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding sprak de minister van verkeerswezen over een absolute "numerus clausus" in de sektor van het professioneel goederenvervoer gedurende 20 jaar (Hand., Senaat, 1959-60, 22 juni 1960, 1904)! Ook in het verslag van de commissie van verkeerswezen wordt gewag gemaakt van een "numerus clausus" in het wegvervoer (zie: Gedr. St., Senaat, 1959-60, nr. 359, 4).

⁴⁷. Zie DE BOUVER, Y., l.c., 92; Verslag van de commissie voor verkeerswezen, Gedr. St., Senaat, nr. 359, 3-4. De belemmering in de ontwikkeling van het beroepsvervoer voor derden heeft niet geleid tot bevoordeling van de N.M.B.S., maar tot een grote uitbreiding van het transport voor eigen rekening, wat door de minister van verkeerswezen een anti-economische ontwikkeling wordt genoemd; in deze laatste sektor worden de voertuigen slechts voor 43 % nuttig aangewend (Gedr. St., Kamer, 1959-60, nr. 571/2, 2).

⁴⁸. Verslag van de commissie van verkeerswezen, Gedr. St., Senaat, 1959-60, nr. 359, 1.

soepeld) blijven bestaan. Een volledige vrijmaking zou volgens de parlementaire voorbereiding zware stoornissen verwekken bij het vervoerbedrijf én in de algemene economie van het land⁴⁹; de concurrentie enerzijds tussen de vervoerders onderling en anderzijds tegenover het spoor zou dan dodelijk blijken te zijn en alle mogelijkheid van verdere coördinatie op het gebied van het vervoer in het gedrang brengen⁵⁰. Met de **Wet van 1 augustus 1960** wil de wetgever zodoende een gezonde concurrentie-situatie tot stand brengen enerzijds binnen de sektor van het professioneel goederenvervoer over de weg en anderzijds tussen deze sektor en de sektor van het spoorvervoer. De principiële economische doelstelling van de strafwetgever in 1960 ligt m.a.w. in dezelfde lijn als deze in 1936 en de strafrechtelijke interventie blijft dan ook duidelijk op economische motieven gebaseerd.

Elk vervoer van zaken tegen vergoeding wordt dan ook in de Wet van 1 augustus 1960 principieel afhankelijk gesteld van de afgifte van een vergunning. Dit algemeen beginsel van de (strafrechtelijk gesanctioneerde) vergunningsplicht werd opgenomen in artikel 1, waarvan de tekst aanvaankelijk luidde als volgt:

Niemand mag tegen vergoeding vervoer van zaken over de weg verrichten met een motorvoertuig of met een door afzonderlijke mechanische kracht voortbewogen voertuig, tenzij speciaal voor dit voertuig werd afgegeven:

hetzij een vervoerbewijs voor vervoer over korte afstand;

hetzij een vergunning voor nationaal vervoer, als het voertuig uitsluitend binnen het rijk wordt gebruikt;

hetzij een vergunning voor internationaal vervoer, als het voertuig bestemd is om 's Rijks grenzen te overschrijden. (eigen nadruk)

Deze vervoerbewijzen (in de vigerende regeling reeds opgeheven) en nationale en internationale vervoervergunningen worden afgegeven door de Minister die het wegvervoer onder zijn bevoegdheid heeft, of zijn gemachtigde (artikel 1, lid 2 van de wet van 1 augustus 1960). Het Bureau voor

⁴⁹. M.v.T., Gedr.St., Senaat, 1959-60, nr 61. Als gevolg van zulke vrijmaking zouden nl. buitenlandse ondernemingen in alle vrijheid hun activiteiten kunnen uitoefenen op Belgisch grondgebied zonder genot van reciprociteit voor de Belgische vervoerders, daar deze activiteit in de meeste Europese landen onderworpen is aan een gelijkaardige beperkende regeling.

⁵⁰. Verslag van de commissie van verkeerswezen, Gedr.St., Senaat, 1959-60, nr. 359, 5.

wegvervoer, opgericht door het K.B. van 1936, wordt door de wet van 1960 opgeheven en de afgifte van de vergunningen ressorteert nu rechtstreeks onder de bevoegdheid van de minister van verkeerswezen of zijn gemachtigde ambtenaar.

In de nieuwe regeling moet de toetreding tot de markt van het beroepsgoederenvervoer (via het systeem van de vervoervergunningen) versoepeld en geobjectiveerd worden. Het criterium van de "verkeersbehoefte" van het K.B. van 1936 wordt afgeschaft en de eerste stap in de toetreding tot de markt wordt vrijgemaakt: de vervoerbewijzen werden namelijk luidens artikel 2 van de wet van 1960 aan al wie erom vraagt afgegeven⁵¹ in onbeperkt getal en zonder beperking van het nuttig laadvermogen van de voertuigen. Een verdere toetreding tot de markt werd dan progressief opgebouwd door invoering van een "stage"-systeem, bestaande uit twee fasen en een minimale tijdsduur van 9 jaar⁵²; na afloop van elke stageperiode kon de vervoerder een uitgebreidere (territoriaal en aantal) vergunning aanvragen en bekomen⁵³. In de parlementaire voorbereiding werd benadrukt dat op deze wijze alle administratieve willekeur wordt uitgeschakeld en dat de vervoerder nu bij voorbaat zal weten wanneer hij van lokaal naar nationaal vervoer kan

51. De aanvrager diende wel te beantwoorden aan de kwalitatieve voorwaarden inzake toegang tot het beroep -aanvankelijk opgelegd door het reeds opgeheven K.B. van 5 september 1978 (B.S., 19 oktober 1978)-, met name de betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en financiële draagkracht (infra § 6).

52. In de eerste fase werd het vervoersgebied beperkt, terwijl in de tweede fase de bedrijvigheid van de vervoerder werd uitgebreid tot het ganse Belgische grondgebied doch met een beperking wat het aantal en de tonneermaat van de voertuigen betreft (M.v.T., Gedr.St., Senaat, 1959-60, nr. 61, 2).

53. De voorwaarden voor het bekomen van een vergunning voor nationaal vervoer moesten nl. volgens artikel 3 van de wet van 1 augustus 1960 de mogelijkheid bevatten van een geleidelijke uitbreiding van de vervoersactiviteit na een stageperiode (in de zin van een doorlopende en regelmatige beroepsactiviteit) van drie jaar met een vervoerbewijs en van zes jaar met een vergunning voor nationaal vervoer (met beperkingen wat het aantal betreft). Deze voorwaarden voor het bekomen van een vergunning voor nationaal vervoer werden conform artikel 3 opgesomd in artikel 21 van het uitvoeringsreglement en hielden zulke progressieve toetredingscriteria in:

- na gedurende drie jaar regelmatig vervoer te hebben verricht met een vervoerbewijs, verkrijgt de vervoerder op zijn aanvraag in plaats van dit bewijs een vergunning voor nationaal vervoer;
- na regelmatig vervoer gedurende zes jaar met een vergunning voor nationaal vervoer, verkrijgt de vervoerder de vergunningen voor nationaal vervoer zonder beperking in onbeperkt aantal.

Aanvankelijk was in de tweede stageperiode de vergunning voor nationaal vervoer tevens beperkt qua laadvermogen. Deze beperking werd echter samen met de indeling van de vergunningen voor nationaal vervoer op grond van het laadvermogen opgeheven door het K.B. van 11 september 1987 (B.S., 22 oktober 1987).

overschakelen⁵⁴.

De basis-transportstrafwet van 1 augustus 1960 werd vervolgens een eerste maal gewijzigd en aangevuld door de Wet van 18 november 1977⁵⁵. Deze wet van 1977 heeft ten eerste artikel 3bis ingelast, waarin aan de Koning de bevoegdheid wordt verleend om de afgifte van de vervoerbewijzen en vergunningen tijdelijk (voor een periode van maximum 6 maanden) op te schorten in geval van ernstige verstoring van de markt. Zulke "stand-still bepaling" werd noodzakelijk geacht om te kunnen ingrijpen in de op dat ogenblik ongunstige economisch toestand van de markt van het wegvervoer⁵⁶. Ten tweede werden de andere partijen bij de vervoerovereenkomst (de opdrachtgever, de tussenpersoon of de bemiddelaar) samen met de vervoerder strafrechtelijk verantwoordelijk gesteld bij inbreuk op de voorschriften inzake prijzen en voorwaarden van het vervoer van zaken (artikel 11bis, ingevoegd door artikel 3 van de wet van 18 november 1977). Tenslotte werd door de wet van 1977 de opsporingsbevoegdheid naar strafbare inbreuken op de wet en de uitvoeringsbesluiten verruimd (artikel 11 van de wet van 1960), voornamelijk met betrekking tot de strafrechtelijke verantwoordelijkheid van de andere bij het vervoer betrokken personen buiten de vervoerder.

Op het vlak van de strafprocedure is het van belang te signaleren dat artikel 2 van de Wet van 6 mei 1985⁵⁷ het systeem van de onmiddellijke heffing van een geldsom heeft ingevoerd in de transportstrafwet van 1 augustus 1960 (artikel 11ter).

Vrij recent werd vervolgens de principiële regulering van de transportvergunningen vereist voor het verrichten van bezoldigd goederenvervoer

⁵⁴. Verslag van de commissie van verkeerswezen, Gedr.St., Senaat, 1959-60, nr. 359, 5.

⁵⁵. B.S., 14 december 1977.

⁵⁶. De door de Wet van 1 augustus 1960 doorgevoerde versoepeling leidde nl. tot een snelle en aanzienlijke uitbreiding van het vervoermaterieel en deze heeft mede door het ongunstig verloop van de algemene economische conjunctuur een ernstige overcapaciteit aan vergunde tonnemaat tot gevolg gehad; met deze facultatieve opschortingsbevoegdheid van de Koning kan de overheid nu op een efficiënte wijze interveniëren door snel capaciteitsregelende maatregelen (in de zin van een tijdelijke blokkering) te treffen voor de markt van het goederenvervoer (cf. M.v.T, Gedr.St., Kamer, 1975-76, nr. 790/1; Verslag van de commissie van verkeerswezen, Gedr.St., Kamer, 1975-76, nr. 790/2 en Senaat, 1977-78, nr. 164/2; zie ook: DE BOUVER, Y., I.C., 93-94). De Koning heeft evenwel -voor zover ons bekend- van deze bevoegdheid nog geen gebruik gemaakt.

⁵⁷. B.S., 13 augustus 1985.

over de weg, ingrijpend gewijzigd door de Wet van 21 mei 1991⁵⁸. Luidens de memorie van toelichting geeft deze Wet van 21 mei 1991 uitvoering aan EG- en Beneluxmaatregelen en heeft ze een drievoudige hoofddoelstelling⁵⁹:

- 1) *afschaffing van de kwantitatieve beperkingen*. Het reeds geschetste systeem van de geleidelijke uitbreiding van de professionele vervoeractiviteit door middel van het negenjarig stage-systeem (opgebouwd rond het vervoerbewijs en de beperkte vergunning voor nationaal vervoer) wordt opgeheven. De beginnende vervoerder -die beantwoordt aan de vereiste kwalitatieve toegangsvoorwaarden (zie hierna punt c)- mag nu met de nieuwe wet zelf beslissen over het voertuigenpark dat hij wenst in te zetten⁶⁰.
- 2) *uitbreiding van de nationale vergunning tot het gehele grondgebied van de Benelux* (creatie van een intra-Benelux transportvergunning).
- 3) *toelating van buitenlandse vervoerders tot de nationale vervoermarkt* (de zogenaamde "cabotage"). Onder bepaalde voorwaarden moeten nu de transportvergunningen uitgereikt door vreemde staten of internationale organisaties geldig zijn voor een vervoer dat uitsluitend geschiedt op Belgisch grondgebied.

Door deze belangrijke wetswijziging in 1991 wordt in het strafrechtelijk gehandhaafd vergunningssysteem van de transportstrafwet van 1 augustus 1960 onder meer het vervoerbewijs als één van de types van de nationale transportvergunning (de bekende "P-vergunning") afgeschaft. Het vervoerbewijs gold voordien als titel voor lokaal professioneel goederenvervoer op Belgisch grondgebied. Dit type van vergunning was namelijk verplicht voor elk voertuig dat uitsluitend op Belgisch grondgebied gebruikt werd binnen een kring van 75 km (aanvankelijk 25 km., de afstand zoals vastgelegd in het -supra geciteerde- gewijzigde K.B. nr. 248 van 5 maart 1936) rondom het centrum van de gemeente waarin de woonplaats van de vervoerder, de maat-

⁵⁸. B.S., 25 september 1992; inwerkingtreding op 1 december 1992 (artikel 8 van de Wet van 1991 en artikel 1 van het huidige uitvoeringsbesluit, het K.B. van 25 november 1992, B.S., 1 december 1992).

⁵⁹. M.v.T., Gedr.St., Kamer, 1990-91, nr. 1430/1, 3-4. De Benelux-teksten zijn gevoegd in bijlage bij het verslag namens de kamercommissie voor de infrastructuur, Gedr.St., Kamer, 1990-91, nr. 1430/2, 12-27.

⁶⁰. De memorie van toelichting verwijst tevens naar de stand-still bepaling van artikel 3bis van de Wet van 1 augustus 1960 wanneer de nieuwe maatregel zou leiden tot een overaanbod van vervoer waardoor de rendabiliteit van de vervoerders in het gedrang zou komen (Gedr.St., Kamer, 1990-91, nr. 1430/1, 3).

schappelijke zetel of een succursale van zijn onderneming gevestigd was⁶¹. Het ging om een tijdelijke transportvergunning (maximaal drie jaar) die persoons- en voertuiggebonden was⁶². Bij de afgifte van het vervoerbewijs werd tevens per voertuig een vervoerplaat met daarop een aantal vermeldingen overhandigd die op het voertuig moest worden aangebracht en dienden vervolgens bepaalde identificatiegegevens op de zijwanden van het voertuig voor te komen⁶³.

Met de nieuwe regeling wordt het vergunningssysteem voor het beroepsgoederenvervoer over de weg nu herleid tot twee types van transportvergunningen. De thans geldende beginselbepaling inzake de vergunningsplicht (artikel 1 van de Wet van 1 augustus 1960) luidt als volgt:

Niemand mag tegen vergoeding vervoer van zaken over de weg verrichten met een motorvoertuig of met een door afzonderlijke mechanische kracht voortbewogen voertuig, tenzij speciaal voor dit voertuig werd afgegeven:

ofwel een vergunning voor nationaal vervoer, geldig voor het vervoer binnen de grenzen van het grondgebied van de Benelux Economische Unie;

ofwel een vergunning voor internationaal vervoer, geldig voor het vervoer dat de grenzen van het grondgebied van de Benelux Economische Unie overschrijdt. (eigen nadruk)

Met deze wetswijziging door de Wet van 21 mei 1991 werden ook de vroegere uitvoeringsbesluiten van de Wet van 1 augustus 1960 opgeheven en vervangen door nieuwe transportreglementen daterend van 1992.

Tot slot zij het opgemerkt dat de Wet van 21 mei 1991 ook de eigen strafprocedure-regeling uit de Wet van 1 augustus 1960 op één punt heeft gewij-

⁶¹. Raadpleeg artikel 5 van het vroegere algemeen reglement inzake het professioneel goederenvervoer, vastgelegd in het K.B. van 9 september 1967 (B.S., 13 oktober 1967) als zijnde een uitvoeringsbesluit van de transportstrafwet van 1 augustus 1960. De vervoerkring werd van 25 tot 75 km. uitgebreid door artikel 1 van het K.B. van 11 september 1987 (B.S., 22 oktober 1987).

⁶². Zie artikel 11 (tijdsduur), artikel 7 en 14 § 1 (persoonsgebonden) en artikel 12 § 1 (voertuiggebonden) van het vroegere algemeen reglement van 1967, geciteerd in vorige voetnoot.

⁶³. Zie hiervoor artikel 6 (vervoerplaat, het model werd vastgelegd in een ministerieel uitvoeringsbesluit) en artikel 15 (identificatiegegevens, o.m. de letter P, gevolgd door de vermeldingen op de vervoerplaat) van het inmiddels opgeheven K.B. van 9 september 1967 houdende het algemeen reglement inzake het beroepsgoederenvervoer over de weg.

zigt door de termijn waarbinnen de processen-verbaal dienen te worden opgestuurd te verlengen van 8 naar 15 dagen (artikel 7 van de Wet van 1991 en artikel 11 § 1, lid 2 van de Wet van 1960).

C. De regeling van de toegang tot het beroep - de kwalitatieve voorwaarden

De wettelijke vereiste van het beantwoorden aan bepaalde kwalitatieve voorwaarden om toe te treden tot het beroep van bezoldigd goederenvervoerder over de weg, werd voor de eerste maal gesteld ten aanzien van het internationaal goederenvervoer. Overeenkomstig een van de voorschriften uit de bijzondere strafwet van 1 augustus 1960 moet het algemeen reglement ter uitvoering van deze wet "de vakbekwaamheid die van houders van een vergunning van internationaal vervoer wordt geëist" bepalen en kan deze uitvoeringsbevoegdheid worden overgedragen aan de minister (artikel 6, 3° van de Wet van 1 augustus 1960). In de eerste uitvoeringsbesluiten van de transportstrafwet van 1 augustus 1960 werd dan ook een toegangsvoorwaarde van vakbekwaamheid voor de internationale vervoerder uitgewerkt in de vorm van een verplicht bezit van een *getuigschrift van vakbekwaamheid* voor internationaal vervoer⁶⁴.

Deze voorwaarde van vakbekwaamheid werd vervolgens door het K.B. van 5 september 1978 uitgebreid tot het nationaal vervoer, waarbij tevens twee nieuwe kwalitatieve toegangsvoorwaarden (betrouwbaarheid en financiële draagkracht) werden geformuleerd⁶⁵. Onder vigeur van het K.B. van 5 septem-

⁶⁴. Zie het M.B. van 7 maart 1967 houdende bepaling van de inzake vakbekwaamheid gestelde eisen voor de afgifte van een algemene vergunning voor internationaal vervoer (B.S., 30 maart 1967, herhaaldelijk gewijzigd en uitgevoerd krachtens artikel 50, 1° van het K.B. van 22 september 1960, B.S., 27 september 1960, dat het eerste algemeen reglement was ter uitvoering van de transportstrafwet van 1 augustus 1960).

Aan de eis van vakbekwaamheid was dus voldaan wanneer men in het bezit was van een getuigschrift van vakbekwaamheid voor internationaal vervoer, afgeleverd door de minister van verkeerswezen of zijn gemachtigde na het slagen in een examen zoals uitvoerig geregeld door het M.B. van 1967. Een overtreding van deze toegangsvoorwaarde kon dan aanleiding geven tot de toepassing van de strafsancities bepaald in artikel 10 van de Wet van 1960.

⁶⁵. K.B. van 5 september 1978 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg (B.S., 19 oktober 1978, erratum B.S., 23 november 1978). Het in vorige voetnoot geciteerde M.B. van 7 maart 1967 werd opgeheven in artikel 36 van het K.B.

Voor de omschrijving van de betrouwbaarheidsvoorwaarde werd nog verwezen naar de Wet van 1 augustus 1960, terwijl een gedetailleerde regeling aangaande de voorwaarde van financiële draagkracht pas werd ingevoegd bij K.B.

ber 1978 werd de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg dan ook afhankelijk gemaakt van een drievoudige voorwaarde: *betrouwbaarheid* (afwezigheid van bepaalde strafrechtelijke veroordelingen), *financiële draagkracht* (vereiste van een borgtocht per transportvergunning) en *vakbekwaamheid* (het getuigschrift van vakbekwaamheid voor nationaal of internationaal vervoer). Deze toegangsregeling uit het K.B. van 1978 incorporeerde in intern recht de communautaire wetgeving die kaderde in het in het EEG-verdrag voorgeschreven gemeenschappelijk vervoerbeleid⁶⁶ en de transportstrafwet van 18 februari 1969 fungeerde als strafrechtsgrond voor de penale beteugeling van de vervoerinbreuken op deze toegangsreglementering⁶⁷. Bij K.B. van 30 juni 1981 heeft de Belgische wetgever voorts de erkenning geregeld van de transportdocumenten die werden uitgereikt door andere EG-lidstaten en die het bewijs konden leveren dat de vervoerder uit een andere lidstaat voldeed aan de toegangsvoorwaarden voor het goederenvervoer over de weg⁶⁸.

De beide regelingen inzake de drie toegangsvoorwaarden en de wederzijdse erkenning van de EG-documenten werden recent samengevoegd in één enkel besluit -het K.B. van 18 maart 1991-, waarbij de kwetsieuze transportreglementering tevens kon worden aangepast aan de verstrengde Europese wetgeving⁶⁹.

van 11 september 1987 (B.S., 22 oktober 1987).

⁶⁶. Met name de EEG-richtlijn nr. 74/561 van 12 november 1974 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg (P.B.L., 1974, nr 308, 18).

⁶⁷. De bijzondere strafwet van 18 februari 1969 werd geciteerd in de aanhef van het K.B. van 5 september 1978 dat tevens in artikel 42 -ingevogd door het K.B. van 11 september 1987 (B.S., 22 oktober 1987)- uitdrukkelijk verwees naar artikel 2 van de Wet van 1969 in geval van overtreding van de besluitbepalingen.

⁶⁸. K.B. van 30 juni 1981 betreffende de erkenning door België van diploma's, certificaten en andere titels van ondernemer van goederenvervoer over de weg uitgereikt in de lidstaten van de Europese Economische Gemeenschap, B.S., 12 augustus 1981. Dit K.B. vormde eveneens de uitvoering van EG-wetgeving, met name van de EEG-richtlijn nr. 77/796 van 12 december 1977 inzake de onderlinge erkenning van diploma's, certificaten en andere titels van ondernemer van goederenvervoer over de weg en van ondernemer van personenvervoer over de weg en houdende maatregelen ter bevordering van de daadwerkelijke uitoefening van het recht van vrije vestiging van die vervoerondernemers (P.B.L., 1977, nr. 334, 37).

⁶⁹. K.B. van 18 maart 1991 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg (B.S., 12 april 1991). Omwille van het groot aantal door te voeren wijzigingen was het volgens het verslag aan de Koning

§ 3. TOEPASSINGSGEBIED VAN DE TRANSPORTWETGEVING BETREFFENDE HET PROFESSIONEEL GOEDERENVERVOER

De transportstrafwet van 1 augustus 1960 onderwerpt in artikel 1 "het vervoeren van zaken tegen vergoeding en over de weg" aan een algemene vergunningsplicht, die verder uitvoerig worden uitgewerkt in de twee uitvoeringsbesluiten, het K.B. van 25 november 1992 en het M.B. van 26 november 1992.

A. Toepassing ratione materiae

(1) *Algemene regel: het goederenvervoer tegen vergoeding en voor rekening van derden (het professioneel goederenvervoer).*

De ratio legis van de bijzondere strafwet van 1 augustus 1960 bestaat in het uitwerken van een regeling aangaande de toegang tot de markt van het "beroepsgoederenvervoer", zijnde de beroepsactiviteit van het vervoeren van goederen tegen vergoeding en voor rekening van derden⁷⁰. Bij gelegenheid vervoer verrichten voor een derde, zelfs met vergoeding van de kosten, valt volgens PUTZEYS als niet-professionele en niet-commerciële gedraging niet onder de algemene vergunningsplicht omschreven in artikel 1⁷¹.

Artikel 1 van de basiswet van 1 augustus 1960 bepaalt uitdrukkelijk dat de vergunningsplicht geldt voor het vervoer van zaken over de weg tegen

noodzakelijk de teksten in een enkel besluit samen te brengen, eerder dan te werken met wijzigende koninklijke besluiten.

De beide in vorige voetnoten geciteerde EEG-richtlijnen werden laatst gewijzigd door de EEG-richtlijn nr. 89/438 van 21 juni 1989 (P.B.L., 1989, nr. 212, 101) die voornamelijk nieuwe en strengere voorschriften bevat aangaande de voorwaarde van betrouwbaarheid en financiële draagkracht.

⁷⁰. Zie de M.v.T., Gedr.St., Senaat, 1959-60, nr. 61 en het verslag van de commissie van verkeer, Gedr.St., Senaat, 1959-60, nr. 359 en Gedr. St., Kamer, 1959-60, nr. 571/2.

Ook onder toepassing van het vroegere K.B. van 5 maart 1936 vormde het vervoer van goederen zonder vergunning slechts een misdrijf, indien het vervoer verricht werd voor rekening van derden en tegen vergoeding (Cass., 3 oktober 1960, Pas., 1961, I, 126 - de beklaagde die de via een tussenpersoon bestelde kalk ophaalt bij de fabriek voor eigen rekening en op zijn kosten, pleegt geen misdrijf; cf. artikel 1 van het K.B. van 5 maart 1936).

⁷¹. PUTZEYS, J., "Toegang tot het beroep van vervoerder", in Handboek goederentransport over de weg, 1, 1.1/2.

vergoeding. Artikel 3 van het algemeen reglement van 25 november 1992, dat het toepassingsgebied regelt van dit algemeen reglement, stelt in § 1 eveneens expliciet dat het algemeen reglement van toepassing is op elk vervoer van zaken met voertuigen tegen vergoeding⁷².

In artikel 2, 9° van het algemeen reglement van 1992 -dat verschillende definities bevat van de in deze reglementering gebruikte termen⁷³- wordt vervolgens het begrip vervoer van zaken tegen vergoeding meer precies omschreven als:

- a) *elk vervoer van zaken verricht voor rekening van derden voor een tegenprestatie in de vorm van onverschillig welk rechtstreeks of onrechtstreeks voordeel, in geld of in natura;*
- b) *elke verhuring van een voertuig waarbij onder de term verhuring verstaan wordt, de daad van het in huur geven.*

In geval van verhuring van voertuigen verricht zodoende de verhuurder in beginsel steeds bezoldigd goederenvervoer en dient hij aldus voor het verhuurde voertuig te beschikken over een vergunning overeenkomstig artikel 1 van de basiswet van 1 augustus 1960, terwijl de huurder eveneens moet beantwoorden aan de vergunningsplicht indien hij vervoer verricht tegen vergoeding in de betekenis van het zojuist weergegeven punt a van artikel 9⁷⁴.

⁷². Eenzelfde bepaling kwam voor in artikel 3 § 1 van het vorige algemeen reglement (het K.B. van 9 september 1967). Het algemeen reglement ter uitvoering van de transportstrafwet van 1 augustus 1960 dient inzonderheid onder meer voor te schrijven: de voertuigen en het vervoer die eraan onderworpen zijn (artikel 6, 1° van de Wet van 1 augustus 1960).

⁷³. Met name van de begrippen onderneming (2°), motorvoertuig (3°), aanhangwagen (4°), oplegger (5°), trekker (6°), voertuig (7°), sleep (8°), gecombineerd vervoer (10°), afneembare laadbak (11°) en zending (12°).

⁷⁴. Deze gelijkstelling van de verhuur van voertuigen met de vervoergedraging in de publiekrechtelijke transportnormering, heeft geen invloed op de privaatrechtelijk-contractuele kwalificatie van de ontstane rechtsverhouding. Naar de voorschriften van het burgerlijk recht kan het gaan om een werkelijke verhuurovereenkomst en niet om een vervoercontract (PUTZEYS, J., Le contrat de transport routier de marchandises, 1981, nrs. 61-62, p. 29-30).

Bij een toepassing van de strafrechtelijk gesanctioneerde transportbepalingen uit de Wet van 1 augustus 1960 en de uitvoeringsbesluiten moet evident de authentieke interpretatie uit het algemeen reglement van 25 november 1967 (artikel 2, 9°) gevolgd worden en niet de -desgevallend andersluidende- civielrechtelijke kwalificatie.

Deze privaatrechtelijke kwalificatie wordt op het strafrechtelijk terrein wel relevant in functie van het bepalen van de juiste contractuele rechtsverhouding in het kader van een mogelijke toepassing van het gemeenrechtelijk misdrijf van misbruik van vertrouwen (artikel 491 Sw.; zie supra een overzicht van een aantal gemeenrechtelijke misdrijven - misbruik van vertrouwen t.a.v. het vervoerobject).

Een vervoervergunning is dan niet vereist in geval het gehuurde voertuig wordt gebruikt voor vervoer voor eigen rekening. De financiële ondernemingen die bedrijfsvoertuigen in leasing geven⁷⁵ mogen echter luidens artikel 2, 9° in fine niet beschouwd worden als bezoldigd vervoerder van zaken. Een leasing wordt namelijk als een zuiver financiële verrichting beschouwd⁷⁶.

Vervoer van goederen over de weg, zowel nationaal als internationaal, voor eigen rekening valt buiten het toepassingsgebied ratione materiae van de bijzondere strafwet van 1 augustus 1960. Wegvervoer van goederen voor eigen rekening is zodoende niet onderworpen aan de strafrechtelijk gehandhaafde vervoervoorschriften inzake de vergunningsplicht, de vrachtbrief en de kwalitatieve toegangsvoorwaarden die hierna in de paragrafen 4-6 worden besproken. Het zij vermeld dat dergelijk vervoer wel in conformiteit dient te zijn met de andere in deze studie geselecteerde transportreglementen, zoals bijvoorbeeld de sociale, technische of ADR-reglementering. In geval van vervoer van zaken met voertuigen waarvoor geen vervoervergunning werd verleend en waarvoor geen vrijstelling geldt overeenkomstig de transportwet van 1960, moet de vervoerder luidens artikel 11 § 3 van de Wet van 1 augustus 1960 het bewijs leveren dat de vervoerde zaken zijn eigendom of het voorwerp van zijn handel, nijverheid of bedrijf zijn⁷⁷. Op grond van dit voorschrift van artikel 11 § 3, kan het vervoer voor "eigen rekening" dan ook omschreven worden als: *vervoer van goederen die in eigendom toebehoren aan de vervoerder of die het voorwerp uitmaken van zijn handel, nijverheid of bedrijf*⁷⁸. Voor het bezoldigd vervoer van zaken die de eigendom van de vervoerder zijn of die het voorwerp van zijn handel, nijverheid of bedrijf uitmaken, is geen vervoervergunning vereist⁷⁹.

⁷⁵. Is een onderneming die een voertuig verstrekt, onder de omstandigheden bepaald in artikel 1 van het K.B. nr. 55 van 10 november 1967 tot regeling van het juridisch statuut der ondernemingen gespecialiseerd in financieringshuur (artikel 2, 9° van het algemeen reglement van 25 november 1992).

⁷⁶. PUTZEYS, J., l.c., 1.1/5.

⁷⁷. De wet bepaalt niet dat de vervoerder dit bewijs onmiddellijk moet leveren, dit kan na enkele dagen (Pol. Namen, 29 november 1961, Jur.Liège, 1961-62, 184; Pol. Hal, 18 december 1962, T. Vred., 1963, 146).

⁷⁸. DE BOUVER, Y., l.c., 95.

⁷⁹. Cass., 30 januari 1967, Arr.Cass., 1967, 663. In casu vervoerde de handelaar tegen vergoeding en zonder vervoervergunning onbewerkte melk van de hoeve naar de zuivelfabriek, terwijl de handelsvergunning van de beklagde slechts betrekking had op melkerijmelk (= de door de melkerij reeds bewerkte melk) en melkderivaten die hij met het oog op de verkoop ging aan-

De zaken waarvan een handelaar geen eigenaar is, maar waarvan het vervoer een noodzaak vormt voor de uitoefening van zijn handel, kunnen om deze reden beschouwd worden als voorwerpen van zijn handel of bedrijf in de zin van artikel 11 § 3 van de Wet van 1 augustus 1960⁸⁰. Wanneer dan de handelaar (niet-eigenaar) zaken van dezelfde aard als die waarin hij handel drijft vervoert, kunnen deze niet beschouwd worden als zaken van zijn handel en bedrijf, wanneer hij deze zaken voor rekening van een derde vervoert zonder dat zulks voor zijn eigen handel vereist is⁸¹. Vervolgens preciseert het Hof van Cassatie dat, wanneer zowel het vervoer van zaken (zonder in het bezit te zijn van een vervoervergunning) als andere prestaties moeten verricht worden, de vervoerde zaken slechts het voorwerp van de handel of het bedrijf uitmaken, indien de andere prestaties niet bijkomstig zijn aan het vervoer⁸². Het eigenlijke vervoer moet een secundaire aktiviteit zijn en mag geen deel uitmaken van het economisch doel van de onderneming, dat moet bestaan in de produktie of de commercialisering van goederen⁸³. Wanneer de handelaar derhalve bij de uitvoering van een overeenkomst vervoer verricht als bijkomende aktiviteit die noodzakelijk is voor de uitbating van zijn handel, kunnen de vervoerde zaken beschouwd worden als voorwerp van zijn handel, nijverheid of bedrijf en is hij niet onderworpen aan de strafrechtelijk gesanctioneerde vergunningsplicht van de bijzondere transportwet van 1 augustus 1960.

kopen aan de zuivelfabriek. De vervoerde onbewerkte melk kan zodoende niet beschouwd worden als een voorwerp van zijn handel, nijverheid of bedrijf.

⁸⁰. Cass., 23 december 1963, Pas., 1963, I, 433 (vervoer van steenkoolkoolschist); Cass., 20 juni 1966, Pas., 1966, I, 1354 (vervoer van steenkool).

⁸¹. Cass., 7 september 1976, Arr.Cass., 1977, 23 (vervoer van veevoeder).

⁸². Cass., 27 juni 1966, Pas., 1966, I, 1389 (vervoer van afvalstoffen, afkomstig van een centrale); cf. Cass., 23 december 1963, Pas., 1963, I, 433 (vervoer van steenkoolkoolschist).

⁸³. PUTZEYS, J., l.c., 1.1/2. Wanneer de verplaatsing van het goed wel het doel van de onderneming vormt, maar het transport geen economische waarde verschaft aan hetgeen verplaatst wordt (bv. een onderneming die modder, huisvuil of afval weghaalt), is PUTZEYS van oordeel dat dit soort verplaatsing geen vervoer is in de zin van de wet van 1960 (ibid.). Indien deze zaken geen eigendom worden van de vervoerder en niet kunnen vallen onder een wettelijke vrijstelling, lijkt ons deze vervoeraktiviteit, als doel van die onderneming, wel onderworpen te zijn aan de algemene vergunningsplicht. Het vervoer mag dan misschien geen economische waarde verschaffen aan de vervoerde zaken, doch zal op zichzelf beschouwd worden als een economische aktiviteit (tegen vergoeding) in hoofde van de vervoerder.

In de bijzondere strafwet van 1960 komt echter één verbodsbepaling voor die eveneens geldt in geval van niet-bezoldigd vervoer. Volgens artikel 4 mag, wanneer voor een voertuig een vervoervergunning werd afgegeven, het hoogst toegelaten nuttig laadvermogen niet meer bedragen datgene wat op de vergunning is vermeld, ook al wordt het voertuig gebruikt voor een "niet tegen vergoeding vervoer van zaken"⁸⁴.

Van zodra in de geciteerde betekenis transport van zaken wordt verricht tegen vergoeding, moet speciaal **voor het gebruikte voertuig** een vervoervergunning worden afgeleverd (artikel 1 - Wet van 1 augustus 1960). Het algemeen reglement van 1992 preciseert hieromtrent dat elk voertuig dat deel uitmaakt van een "sleep" geacht wordt een afzonderlijk voertuig te zijn (artikel 3 § 1, lid 1 van het K.B. van 25 november 1992); de strafrechtelijke vergunningsplicht bij vervoer tegen vergoeding geldt dus in beginsel afzonderlijk voor de vrachtwagen, de aanhangwagen, de trekker en de oplegger⁸⁵.

⁸⁴. Met deze bepaling wordt een versterking van de technische controle op de voertuigen beoogd (M.v.T. bij de Wet van 1 augustus 1960, Gedr.St., Senaat, 1959-60, nr. 61, 5). Eenzelfde verbodsbepaling werd herhaald in artikel 60 van het vroegere K.B. van 9 september 1967. Zulke bepaling ontbreekt in het vigerend algemeen reglement van 25 november 1992. Thans bestaat in het Belgisch transportstrafrecht een afzonderlijke reglementering inzake de technische eisen met een eigen strafrechtsgrond in de Wet van 21 juni 1985 (zie infra afdeling 4 van huidig hoofdstuk).

⁸⁵. Deze voertuigtermen worden gedefinieerd in artikel 2 van het K.B. van 25 november 1992. Zo bestaat een "sleep" uit elke groep voertuigen die aan elkander gekoppeld zijn met het doel door één en dezelfde kracht te worden voortbewogen (artikel 2, 8°). Een "aanhangwagen" wordt beschouwd als elk voertuig dat bestemd is om door een ander te worden voortbewogen (artikel 2, 4°). Wanneer het een aanhangwagen betreft zonder vooras, waarvan het voorste gedeelte steunt op het voertuig waaraan het gekoppeld is, zodat een aanmerkelijk deel van zijn massa door dat voertuig gedragen wordt, spreekt het algemeen reglement van een "oplegger" (artikel 2, 5°). Met de "trekker" wordt bedoeld elk motorvoertuig met eigen beweegkracht, bestemd om een aanhangwagen of een oplegger te slepen zonder zelf een eigen nuttig laadvermogen te hebben (artikel 2, 6°). We spreken van een "principiële" vergunningsplicht voor de afzonderlijke voertuigen, aangezien de bijzondere vrijstellingen voorgeschreven bij de verschillende vergunningstitels vaak betrekking hebben op de aanhangwagen of de oplegger (zie bv. voor de algemene vergunning voor intra-Benelux vervoer: artikel 6 § 1 van het K.B. van 25 november 1992 of voor de bijzondere vergunning voor internationaal vervoer: artikel 25, 1° van dit K.B.). Bijkomend geldt de transportvergunning voorgeschreven in de Europese wetgeving meestal voor het geheel van een samengesteld voertuig (zie bv. voor de EG-cabotagevergunning: artikel 3, 4° van de EEG-verordening nr. 4059/89 van 21 december 1989).

(2) *Algemene vrijstellingen binnen de sektor van het professioneel goederenvervoer*

Binnen de sektor van het professioneel goederenvervoer bestaan een aantal algemene vrijstellingen van de strafrechtelijk gesanctioneerde vergunningsplicht. In geval van zulke vrijstelling wordt bij het verrichten van vervoer zonder vervoervergunning geen misdrijf gepleegd⁸⁶. Deze vrijstellingen zijn gebaseerd op de specifieke aard van het vervoer of van het gebruikte voertuig.

Artikel 3 § 2 van het algemeen reglement van 25 november 1992 omschrijft twaalf categorieën van vervoer waarop de regeling uitgewerkt in het algemeen reglement niet toepasselijk is. In § 3 van artikel 3 worden evenwel de voorschriften inzake de verplicht op te stellen vrachtbrief (zie hierna in § 5) wel van toepassing verklaard voor tien van deze vervoercategorieën, wanneer het vervoer de Belgische grenzen overschrijdt.

De vergunningsplicht bij het uitvoeren van nationaal en internationaal vervoer en de verplichting inzake de vrachtbrief (in geval van nationaal vervoer) gelden niet voor de volgende categorieën:

- 1° vervoer van zaken verricht met voertuigen waarvan het nuttig laadvermogen niet meer dan 500 kg bedraagt⁸⁷;
- 2° vervoer van bagage verricht met voertuigen die uitsluitend voor personenvervoer zijn gebouwd en met aanhangwagens of opleggers die aan deze voertuigen gekoppeld zijn;
- 3° vervoer van beschadigde of onklare voertuigen;
- 4° vervoer van vuilnis voor de uitvoering van een openbare dienst;
- 5° vervoer verricht binnen het gebied van de zee- of rivierhavens, zoals bepaald door de gemeenteoverheid;
- 6° plaatselijk vervoer verricht voor het uitstrooien op de openbare weg van stoffen om het verkeer te beveiligen bij ijzel, sneeuwval, enz.;

⁸⁶. Cass., 30 januari 1967, Arr.Cass., 1967, 663.

⁸⁷. De vrijstelling betreft het laadvermogen van het voertuig en niet de effectieve massa van de lading. In geval het nuttig laadvermogen van het gebruikte voertuig meer bedraagt dan 500 kg., kan men geen beroep doen op deze algemene vrijstelling, ook niet indien men uitsluitend colli zou vervoeren van minder dan 500 kg. (zie Kh. Brussel, 20 november 1989, J.L.M.B., 1991, 638, Transpo 2001, 1991, nr. 54, p. 7; betreft een toepassing van artikel 3 § 3 van het vorige K.B. van 9 september 1967 waarin werd vrijgesteld: vervoer van zaken met voertuigen waarvan het nuttig laadvermogen *beneden de 500 kg.* ligt; luidens de huidige vrijstelling mag het laadvermogen *niet meer dan 500 kg.* bedragen).

7° postvervoer verricht in het kader van een openbare dienstverlening⁸⁸;

8° begrafenisvervoer;

Voor categorie 7 en 8 geldt evenmin de regeling inzake het vervoerdocument bij een grensoverschrijdend transport.

9° vervoer van waarden verricht met speciaal ingerichte voertuigen;

10° vervoer van zaken verricht bij door een uitzonderlijk voorval gewettigde spoed, in het bijzonder op vordering van de vertegenwoordigers van het gezag;

11° vervoer van voertuigen die worden verplaatst op vordering van de vertegenwoordigers van het gezag;

12° begin- of eindtraject over de weg bij gecombineerd vervoer (nauwkeurig omschreven in artikel 3 § 2, 12° en 13°; het begrip "gecombineerd" vervoer wordt gedefinieerd in artikel 2, 10° van het algemeen reglement).

Behoudens deze algemene vrijstellingen vermelden zowel het K.B. van 25 november 1992 als het M.B. van 26 november 1992 bijzondere vrijstellingen per type van transportvergunning⁸⁹.

(3) *Vervanging van tijdelijk buiten dienst zijnde voertuigen*

Wanneer het voertuig waarvoor een vervoervergunning afgegeven is, tijdelijk onbruikbaar wordt, mag de titularis met de vergunning gebruik maken van een vervangingsvoertuig mits naleving van de volgende drie voorwaarden die worden opgesomd in artikel 36 van het algemeen reglement van 25 november 1992⁹⁰:

1. de houder moet in duplo een verklaring opmaken met de vermelding van :
 - de vervoervergunning afgegeven voor het geïmmobiliseerde voertuig;
 - reden, plaats en vermoedelijke duur van de immobilisatie;
 - merk, chassisnummer en nummerplaat van het vervangingsvoertuig;

⁸⁸. Deze vrijstellingscategorie was in het vorige algemeen reglement ruimer geformuleerd als "vervoer van brievenmalen en postcolli" (artikel 3, § 3 van het K.B. van 9 september 1967).

⁸⁹. Bv. artikel 25 van het K.B. van 25 november 1992 en artikel 13 van het M.B. van 26 november 1992 aangaande de bijzondere vergunning voor internationaal transport (zie verder infra § 4).

⁹⁰. Het vroegere algemeen reglement bevatte nog een vierde voorwaarde die betrekking had op het gewicht van de lading van het vervangingsvoertuig (zie artikel 54 van het K.B. van 9 september 1967).

Een exemplaar van die verklaring wordt voor alle vervoer gezonden aan de Minister van Verkeerswezen of aan zijn gemachtigde; het andere exemplaar moet met het vervangingsvoertuig meegaan;

2. de vervoervergunning afgegeven voor het geïmmobiliseerde voertuig, moet met het vervangingsvoertuig meegaan;
3. het vervangingsvoertuig mag slechts gebezigd worden gedurende de tijd die strikt noodzakelijk is om het geïmmobiliseerde voertuig in goede staat te herstellen.

B. Toepassing ratione loci

Het bezoldigd goederenvervoer dat onderworpen is aan de algemene vergunningsplicht moet overeenkomstig artikel 1 van de transportstrafwet van 1 augustus 1960 plaatsgrijpen **over de weg**. Artikel 3 § 1, lid 1 van het algemeen reglement van 25 november 1992 preciseert vervolgens dat dit reglement toepasselijk is op het vervoer **op de openbare weg**⁹¹. Wanneer een voertuig bijvoorbeeld enkel wordt gebruikt op een gesloten bouwterrein of in een fabriek, is de strafrechtelijke reglementering inzake het beroeps-goederenvervoer niet toepasselijk⁹².

Het territoriaal toepassingsgebied van deze strafrechtelijk gehandhaafde vervoerreglementering stemt aldus overeen met dit van het algemeen wegverkeersreglement van 1 december 1975 (cf. artikel 1 van dit verkeersreglement - toepassingsgebied)⁹³. Voor een omschrijving van dit op de plaats afgestemd onderdeel uit de objectieve delictsinhoud van het transportmisdrijf uit de bijzondere strafwet van 1 augustus 1960, moge dan verwezen worden naar de uitvoerige jurisprudentie die dit locus-element verder toelicht bij een toepassing van het geciteerde artikel 1 uit het wegverkeersreglement van 1975.

⁹¹. Ook het thans geldende besluit inzake de toegangsvoorwaarden voor het professioneel goederenvervoer is niet van toepassing op transport van goederen tegen vergoeding BUITEN de openbare weg (artikel 3, 1° van het K.B. van 18 maart 1991).

Het vorige algemeen reglement inzake het professioneel goederenvervoer -het K.B. van 9 september 1967- bevatte geen precisering naar de plaats van het vervoer.

⁹². Zie PUTZEYS, J., l.c., 1.1/5 (voor zulk vervoer is geen transportvergunning vereist).

⁹³. Betreft het K.B. van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (B.S., 9 december 1975).

§ 4. HET BASISSTELSEL VAN VERVOERVERGUNNINGEN

Het basisstelsel van de vervoervergunningen vereist voor het verrichten van nationaal en internationaal vervoer van zaken tegen vergoeding en op de openbare weg, werd recent in de Belgische transportstrafwetgeving gewijzigd in het kader van de uitvoering van het gemeenschappelijk vervoerbeleid van de Europese gemeenschap (de artikelen 74 e.v. EEG-verdrag) en van de Benelux-maatregelen tot realisatie van een vrijheid van dienstverlening in het goederenvervoer (de artikelen 85 e.v. Benelux-verdrag).

Het nieuwe basisstelsel inzake de vereiste transportvergunning werd in de transportstrafwet van 1 augustus 1960 ingevoerd door de Wet van 21 mei 1991 en verder uitgewerkt door de twee uitvoeringsbesluiten van 25 en 26 november 1992⁹⁴. Thans worden twee types van vervoervergunning voorgeschreven: **(a) een vergunning voor nationaal vervoer en (b) een vergunning voor internationaal vervoer** (algemene wettekst: artikel 1 van de Wet van 1 augustus 1960). De voorschriften aangaande deze twee transportvergunningen bespreken we volgens een zelfde schema, op basis van een zekere parallelle structuur die is terug te vinden in de betreffende vervoerwetteksten.

De handeling van het verrichten van goederenvervoer tegen vergoeding -zoals gereguleerd in de transportwet van 1 augustus 1960 en de bijhorende uitvoeringsbesluiten- waarbij men voor het ingezette voertuig niet beschikt over de vereiste vervoervergunning of waarbij -in geval van bezit van een vergunning- de op de vergunningsplicht afgestemde transportregels worden geschonden, vervult *het materieel misdrijfbestanddeel uit de blanco-delictsomschrijving* van artikel 10 van de bijzondere strafwet van 1 augustus

⁹⁴. Betreft de volgende wetteksten:

- Wet van 21 mei 1991 tot wijziging van de Wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken tegen vergoeding, B.S., 25 september 1992;
 - * de memorie van toelichting bij de Wet van 21 mei 1991 refereert expliciet naar de ontwikkelingen op het vlak van de EG en van de Benelux Economische Unie (Gedr.St., Kamer, 1990-91, nr. 1430/1, 2).
- Koninklijk besluit van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, B.S., 1 december 1992;
 - * het vorige algemeen reglement -het K.B. van 9 september 1967, B.S., 12 augustus 1967- werd hierbij opgeheven (artikel 48, 2° van het K.B. van 25 november 1992);
- Ministerieel besluit van 26 november 1992 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, B.S., 1 december 1992;
 - * het vorige besluit tot uitvoering van het algemeen reglement -het M.B. van 11 september 1967, B.S., 13 oktober 1967, werd hierbij opgeheven (artikel 26 van het M.B. van 26 november 1992).

Deze drie recente vervoerwetteksten zijn gezamenlijk in werking getreden op 1 december 1992.

1960 en zal -bij realisatie van de overige algemene bestaansvoorwaarden van een strafbare gedraging- een *transportmisdrijf* constitueren. Dit transportmisdrijf is dan strafbaar met de correctionele straffen bepaald in artikel 10 § 1, lid 1 van de Wet van 1 augustus 1960 (gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en een geldboete van vijftig tot tienduizend frank). Aangezien artikel 85 Sw. toepasselijk wordt verklaard (artikel 10 § 1, lid 2), kan de strafrechter bij aanneming van verzachtende omstandigheden de straf verlagen tot beneden de in artikel 10 voorgeschreven minimumstraffen, zelfs tot het niveau van een politiestraf (beneden de acht dagen en beneden de zesentwintig frank)⁹⁵. Indien het misdrijf evenwel bestaat uit het verrichten van vervoer met een voertuig waarvoor geen vergunning werd afgegeven, wordt een bijzondere straftoematingsregeling uitgewerkt. In deze misdrijfhypothese mag de straf niet lager zijn dan de correctionele straffen (artikel 10, § 2, 1°)⁹⁶ en wordt het straffen-arsenaal verruimd met facultatieve bijkomende straffen (verbeurdverklaring of tijdelijke oplegging van het voertuig of intrekking van de nummerplaat; artikel 10, § 2, 2°).

De transportvergunning in het kader van het professioneel goederenvervoer over de weg, alsmede de verschillende administratieve documenten ter staving van een aanvraag tot het verkrijgen van een eerste vervoervergunning worden tevens op grond van *gemeenrechtelijke misdrijfomschrijvingen* uit boek II van het Belgisch Strafwetboek langs strafrechtelijke weg beschermd, met name tegen een *bedrieglijke vervalsing van deze geschriften* of een *bedrieglijk gebruik van de reeds vervalste transportgeschriften* (artikel 193 e.v. Sw.)⁹⁷.

⁹⁵. De grenzen van een politiestraf worden bepaald in artikel 28 en 38, lid 1 Sw.

⁹⁶. De op te leggen minimumstraf mag in dit geval zodoende niet lager zijn dan het minimum van een correctionele straf zoals voorgeschreven in het Strafwetboek. Voor de gevangenisstraf is dit acht dagen (artikel 25 Sw. -dit is ook de straf bepaald in artikel 10 § 1, lid 1 van de Wet van 1960) en voor de geldboete 26 frank (artikel 38, lid 2 Sw.). Dit betekent dat zelfs bij een bezoldigd goederenvervoer zonder de vereiste transportvergunning, de in artikel 10 § 1, lid 1 bepaalde geldboete van 50 frank nog steeds mag verlaagd worden tot de minimumgrens van 26 frank.

⁹⁷. Raadpleeg supra: Een overzicht van een aantal gemeenrechtelijke misdrijven. Valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken. In tegenstelling tot deze commune misdrijven van valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken waarvoor een *bijzonder opzet* noodzakelijk is als moreel element (artikel 193 Sw. duidt de vereiste *dolus specialis* aan: bedrieglijk opzet of oogmerk om te schade), volstaat in beginsel de schuldvorm van de *onachtzaamheid* (culpa) voor de transportmisdrijven aangaande de vergunningsplicht bij bezoldigd goederenvervoer over de weg, tenzij uit de wettekst impliciet afleidbaar is dat (algemeen) opzet als schuldvorm ver-

A. De vergunning voor nationaal vervoer

Vorige regeling. Het vroegere algemeen reglement van 9 september 1967 schreef voor het verrichten van nationaal bezoldigd vervoer van zaken twee titels van vergunningen voor: het "vervoerbewijs" voor vervoer over korte afstand (de P-vergunning; een kring van 75 km.) en de "vergunning voor nationaal vervoer" voor transport buiten het territoriaal begrenst verkeersgebied van het vervoerbewijs (de V-vergunning; van algemene of bijzondere aard, al naargelang deze transportvergunning geldig was voor alle zaken of voor enkel de nominatief aangeduide zaken -bijvoorbeeld bij seizoenvervoer)⁹⁸. Deze twee soorten nationale vervoertitels waren steeds van tijdelijke aard (maximaal respectievelijk drie en zes jaar), voertuiggebonden en principieel ook persoonsgebonden. Onder bepaalde stricte voorwaarden konden de beide nationale transportvergunningen wel door de minister van verkeerswezen worden overgedragen.

Huidige regeling. De twee soorten van de nationale transportvergunning uit de vorige vervoerregeling worden nu (vanaf 1 december 1992) vervangen door een eenheidstype: de *algemene vergunning voor nationaal vervoer*⁹⁹.

Vergunningsplicht. Een algemene vergunning voor nationaal vervoer is vereist voor: elk voertuig waarmee vervoer van zaken tegen vergoeding wordt verricht binnen de grenzen van België en vervolgens binnen de grenzen van het grondgebied van de Benelux Economische Unie (artikel 1, lid 1 en 2 van de Wet van 1 augustus 1960 en artikel 4 juncto artikel 16, 1° van het K.B. van 25 november 1992). Deze "algemene vergunning voor nationaal vervoer" is m.a.w. territoriaal geldig voor nationaal transport over het gehele Belgische grondgebied en voor internationaal transport voorzover dit een intra-Benelux vervoer betreft (beperkt dus tot het grondgebied van België, Nederland en Luxemburg), alsmede voor een nationaal vervoer op Nederlands of Luxemburgs grondgebied.

eist is (zie infra hoofdstuk 3; het moreel element van het misdrijf).

⁹⁸. Zie algemeen de artikelen 5-17 (vervoerbewijs) en 18-34 (vergunning voor nationaal vervoer) van het K.B. van 9 september 1967.

⁹⁹. Het model van de algemene vergunning voor nationaal vervoer wordt vastgelegd door de bevoegde minister (artikel 14, 2° van het K.B. van 25 november 1992) en geschiedt in bijlage 1 bij het M.B. van 26 november 1992 (zie artikel 3 van dit M.B.).

Buitenlandse vervoerdocumenten kunnen gelijkgesteld worden met de Belgische algemene vergunning voor nationaal vervoer; hierdoor wordt de zogenaamde "cabotage" in het wegvervoer (zijnde binnenlands vervoer in een staat waarin de wegvervoerder niet is gevestigd) mogelijk gemaakt. De documenten die bezoldigd goederenvervoer over de weg toestaan en die zijn uitgereikt door andere soevereine staten of door internationale organisaties (bijvoorbeeld de Europese gemeenschap), gelden namelijk als algemene vergunning voor nationaal vervoer, op voorwaarde van wederkerigheid; deze voorwaarde geldt niet voor de EG-cabotagevergunning^{100 101}.

¹⁰⁰. Artikel 5 van het K.B. van 25 november 1992. De Koning verkrijgt deze normeringsbevoegdheid in artikel 6, 6° van de Wet van 1 augustus 1960, ingevoegd door de Wet van 21 mei 1991; deze bepaling was nodig om onder meer in het kader van Benelux- en EG-afspraken de binnenlandse markt open te stellen voor niet in België woonachtige vervoerders (M.v.T. bij de Wet van 21 mei 1991, Gedr.St., Kamer, 1990-91, nr. 1430/1, 6).

Het is vervolgens de minister van verkeerswezen die de lijst bepaalt van de (buitenlandse) documenten die gelijkgesteld zijn met de Belgische algemene vergunning voor nationaal vervoer (artikel 14, 4° van het K.B.). De minister voert deze opdracht uit in artikel 4 van het M.B. van 26 november 1992. De volgende transportdocumenten worden daar gelijkgesteld met de Belgische nationale vervoervergunning: het Nederlandse "Vergunningsbewijs", de Luxemburgse "Autorisation d'établissement" en de EG-cabotagevergunning (zie aan gaande deze laatste transportvergunning de hiernavolgende noot).

¹⁰¹. De EG-cabotagevergunning wordt genormeerd door secundaire EEG-wetgeving in het kader van de gemeenschappelijke Europese vervoermarkt; met name de EEG-verordening nr. 4059/89 van 21 december 1989 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoerondernemers in een lidstaat waarin zij niet woonachtig zijn, aldaar tot het binnenlands vervoer worden toegelaten, P.B.L., 1989, 390.

Het EG-systeem van cabotagevergunningen is van start gegaan op 1 juli 1990 en is thans -voorlopig nog- gecontingenteerd (zie voor een recent overzicht van dit communautair cabotagecontingent: Commissie van de Europese Gemeenschappen, "Interne markt. Een gemeenschappelijke markt voor diensten. Stand van zaken op 1 januari 1993", 1993, p. 78-79). De geleidelijke of stapsgewijze liberalisering van het cabotagevervoer (tijdelijk behoud van de kwantitatieve beperkingen) werd door het EG-Hof van Justitie niet strijdig geacht met het EEG-verdrag (zie H.v.J., 7 november 1991, zaak C-17/90, Eur. Vervoerr., 1992, 521, SEW, 1992, 788, met noot SLOT, P.J., Bull.Transp., 1992, 334). In de definitief voorziene EG-cabotageregeling voor het goederentransport over de weg zal de cabotage volledig geliberaliseerd zijn en dus niet meer onderworpen aan kwantitatieve beperkingen (zie Commissie van de Europese Gemeenschappen, ibid., p. 80). Thans is binnen de Europese gemeenschap overeengekomen dat de definitieve en niet-gecontingenteerde cabotageregeling -en m.a.w. de geheel geliberaliseerde EG-wegvervoermarkt- zal intreden op 1 juli 1998 (zie DEGRAEF, Ph., "On the road again. EEG: cabotage", Transpo 2001, 1993, nr. 79 (juli-aug 1993), 37; G.F.C., "Cabotage routier. Libéralisation totale en juillet 1998", Bull.Transp., 1993 (nr. 2527 van 28 juni 1993), 468. De vorige datum -die reeds herhaaldelijk werd opgeschoven- was 1 januari 1997 (zie RENAUX, G., "Cabotage routier", Bull. Transp., 1993, 7 en "Transporter en Europe. Conseil CEE transport", Bull. Transp., 1992, 771).

Deze algemene vergunning voor nationaal vervoer is vereist voor *ieder* voertuig, waarbij -zoals reeds supra in § 3 opgemerkt- elk voertuig dat deel uitmaakt van een voertuigcombinatie (een sleep) moet beschouwd worden als een afzonderlijk voertuig (artikel 3 § 1, lid 2 van het K.B. van 25 november 1992). Een vergunning moet dus afgegeven worden voor zowel de trekker als voor de aanhangwagen of de oplegger. In afwijking van deze algemene regel wordt in bepaalde gevallen evenwel geen nationale transportvergunning vereist voor de aanhangwagen of de oplegger en vervolgens in geval van een gecombineerd vervoer voor het gehele voertuig¹⁰².

Afgifte. De algemene vergunning voor nationaal vervoer wordt afgegeven aan elke onderneming die een bedrijfszetel heeft in België en voldoet aan de drie kwalitatieve toegangsvoorwaarden van vakbekwaamheid, betrouwbaarheid en financiële draagkracht¹⁰³. Wanneer de vervoeronderneming niet of niet meer voldoet aan deze voorwaarden, wordt de vergunning door de minister of zijn gemachtigde geweigerd of ingetrokken (artikel 8 § 1) en de ingetrokken vergunning moet dan onmiddellijk worden teruggezonden (artikel 8 § 1, lid 2). Indien bijvoorbeeld om reden van de bedrijfszetel de transportvergunning door een definitieve administratieve beslissing wordt ingetrokken, maakt volgens het Hof van Cassatie de strafrechtelijke veroordeling wegens goederenvervoer zonder vergunning geen toepassing uit van deze

In de thans geldende voorlopige EG-cabotageregeling heeft de cabotagetransportvergunning een tijdelijke geldingsduur van één of twee maanden (zie artikel 2 van de EEG-verordening nr. 4059/89) en is deze persoonsgebonden: ze staat op naam van de vervoerondernemer en kan niet aan derden worden overgedragen (artikel 3, 4° van de verordening). Deze vergunning mag slechts door één voertuig (enkelvoudig of samengesteld) tegelijk worden gebruikt en dient het trekkend voertuig te vergezellen; ze geldt dan voor het gehele samengestelde voertuig (eveneens artikel 3, 4°).

¹⁰². De specifieke voorwaarden voor deze bijzondere vrijstellingen inzake de nationale transportvergunning worden opgesomd in artikel 6 van het algemeen reglement van 25 november 1992 (zie voor de vrijstelling inzake gecombineerd vervoer tevens artikel 5 van het M.B. van 26 november 1992). De gehanteerde termen (aanhangwagen, oplegger en gecombineerd vervoer) worden gedefinieerd in artikel 2 van het algemeen reglement. Hierbij moet men tevens rekening houden met het materieel toepassingsgebied van de gehele kwestieuze reglementering, zoals weergegeven in de vorige paragraaf (§ 3) en in het bijzonder met de aldaar gesignaleerde algemene vrijstellingen (artikel 3 § 2 van het K.B. van 25 november 1992).

¹⁰³. Artikel 7 van het K.B. van 25 november 1992 (lid 2 van artikel 7 preciseert wat onder een "bedrijfszetel" moet worden verstaan). Deze drie kwalitatieve voorwaarden, thans vastgesteld in het K.B. van 18 maart 1991 (B.S., 12 april 1991), worden hierna in § 6 verder toegelicht. De afgifte wordt bekendgemaakt bij vermelding in het Belgisch Staatsblad (artikel 34 van het K.B.).

intrekkingsbeslissing, zodat de strafrechter de wettigheid van die intrekking overeenkomstig artikel 107 G.W. niet kan toetsen¹⁰⁴.

Geldigheid. De afgeleverde vervoervergunning is steeds *tijdelijk* met een maximumduur van zes jaar (artikel 9 § 1 van het K.B.)¹⁰⁵ en *persoonsgebonden*: de algemene vergunning voor nationaal vervoer is persoonlijk en kan niet worden overgedragen (artikel 32 van het K.B.)¹⁰⁶. De vergunning is tevens *voertuiggebonden*: ze is ongeldig bij gebruik voor een ander voertuig dan het erop vermelde (artikel 10 § 1 van het K.B.)¹⁰⁷ en wordt bij een dergelijk gebruik onmiddellijk door de minister of zijn gemachtigde ingetrokken (artikel 8 § 2 van het K.B.). Dit voertuiggebonden karakter heeft mede betrekking op de massa of het gewicht van het voertuig. Indien de vervoeronderneming namelijk in het bezit is van een nationale transportvergunning en deze vergunning gebruikt voor een voertuig waarvan de totale massa hoger is dan de hoogst toegelaten massa, dan wordt het deel dat deze H.T.M. overtreft beschouwd als zijnde vervoerd zonder vergunning (artikel 33 van het

¹⁰⁴. Cass., 19 juni 1984, Arr.Cass., 1983-84, 1373 (betreft een toepassing van het vorig algemeen reglement, waarin eveneens de voorwaarde van de bedrijfszetel werd gesteld voor de afgifte van een nationale transportvergunning, zie artikel 8 § 1, 1° en 9 (vervoerbewijs) en artikel 24 § 1, 1° en 25 (vergunning voor nationaal vervoer) van het K.B. van 9 september 1967).

¹⁰⁵. Wanneer de geldigheidstermijn -die op de voorzijde van de vergunning vermeld wordt (zie bijlage 1 bij het M.B. van 26 november 1992)- verstreken is, wordt elke vergunning op verzoek van de onderneming vernieuwd (artikel 9 § 2 van het K.B.). De termijn voor de aanvraag van een vernieuwing wordt geregeld in artikel 17 van het M.B. van 26 november 1992. In geval de onderneming definitief ophoudt het vergunde voertuig te gebruiken, moet de vergunning binnen de maand aan de minister of zijn gemachtigde worden teruggezonden (artikel 11 van het K.B.); indien dit niet geschiedt, wordt de vergunning onmiddellijk ingetrokken door de minister of zijn gemachtigde (artikel 8 § 2 van het K.B.).

¹⁰⁶. Op de voorzijde van de nationale transportvergunning wordt de naam, het adres en de bedrijfszetel van de vervoerder vermeld (zie bijlage 1 bij het M.B. van 26 november 1992). In de eerste uitgebreide reglementering inzake het beroepsgoederenvervoer over de weg (het K.B. van 5 maart 1936) bestond evenmin een overdracht van vervoervergunning. Tijdens de gelding van het vorige algemeen reglement konden de twee types van nationale vervoervergunningen wel worden overgedragen; raadpleeg terzake de artikelen 14 -vervoerbewijs- en 30 -vergunning voor nationaal vervoer- van het K.B. van 9 september 1967 (overdracht was echter niet mogelijk voor de vroegere bijzondere vergunning voor nationaal vervoer).

¹⁰⁷. Op de voorzijde van de nationale vervoervergunning wordt het voertuig geïdentificeerd naar de aard, merk, onderstel en inschrijving (zie bijlage 1 bij het M.B. van 26 november 1992). Onder bepaalde voorwaarden kan de vergunning wel voor een vervangingsvoertuig worden gebruikt (zie artikel 36 van het K.B. van 25 november 1992 en *supra* § 3).

K.B.)¹⁰⁸. De vergunning is eveneens ongeldig wanneer de diverse vermeldingen (bijvoorbeeld aangaande termijn of identificatie van vervoerder en voertuig) beschadigd, onvolledig of onjuist zijn (artikel 10 § 2 van het K.B.) en moet dan vervangen worden (§ 3 van artikel 10)¹⁰⁹.

Boorddocument en controle. De nationale vervoervergunning moet met het voertuig meegaan en dient te worden vertoond op elke vordering van de bevoegde controleambtenaar (artikel 35 § 1 en 2 van het K.B. van 1992)¹¹⁰.

Vermeldingen op het voertuig. Elk voertuig waarvoor een algemene vergunning voor nationaal vervoer werd afgegeven, moet een aantal identificatiegegevens vermelden op de zijwanden (onder meer de bekende letter "V", gevolgd door het vergunningsnummer)¹¹¹.

Betaling van retributies. De titularis van de algemene vergunning voor nationaal vervoer is tot dekking van de bestuurs-, controle en toezichtskosten een retributie verschuldigd voor de afgifte, vervanging en vernieuwing van de vergunning en voor elk vergund voertuig (per jaar of fractie van jaar geldigheid) en dit ten bate van de Staat en van het Instituut voor Wegtransport (artikel 12 van het K.B. van 25 november 1992)¹¹².

¹⁰⁸. Ook het laadvermogen van het voertuig wordt op de voorzijde van de vergunning vermeld (zie bijlage 1 bij het M.B. van 26 november 1992). Het hoogste toegelaten nuttig laadvermogen van het vergunde voertuig mag nooit het op de vergunning vermelde laadvermogen te boven gaan en dit verbod geldt ook wanneer het voertuig gebruikt wordt voor een niet-bezoldigd goederenvervoer (artikel 4 van de Wet van 1 augustus 1960).

¹⁰⁹. De procedure van vervanging is beschreven in artikel 14 van het M.B. van 26 november 1992. Het zij opgemerkt dat het afschrift van de aangetekende aanvraag tot vervanging, samen met het ontvangstbewijs van de aangetekende brief, geldt als algemene vergunning voor nationaal vervoer gedurende een termijn van 60 dagen vanaf de datum van verzending van de aanvraag (artikel 14, lid 2 van het M.B.).

¹¹⁰. De bevoegde controleambtenaren in het kader van de regeling van het professioneel goederentransport worden opgesomd in artikel 54 van het K.B. van 25 november 1992 (de Koning verkrijgt deze bevoegdheid in artikel 11 § 1, lid 1 van de bijzondere strafwet van 1 augustus 1960). Deze ambtenaren nemen elke vervoervergunning af die in het bezit gevonden wordt van een andere persoon dan de houder, de huurder van het betrokken voertuig of hun aangestelden (artikel 35 § 3 van het K.B.). De thans geldende nationale transportvergunning is namelijk persoonlijk en niet vatbaar voor overdracht (artikel 32 van het K.B.).

¹¹¹. Tevens naam en adres van de vervoeronderneming, alsmede de inschrijving in het handelsregister (artikel 13 § 1 van het K.B. van 25 november 1992; § 2 van dit artikel bevat een precisering in geval van verhuur van voertuigen).

¹¹². De procedure van inning van deze retributies wordt geregeld in artikel 19 van het M.B. van 26 november 1992 (een bevoegdheid die aan de mi-

B. De vergunning voor internationaal vervoer

Vorige regeling. Het vroegere algemeen reglement van 9 september 1967 kende twee titels van transportvergunningen vereist voor grensoverschrijdend goederenvervoer over de weg in België, afhankelijk van het inschrijvingsland van het voertuig: de "*algemene vergunning voor internationaal vervoer*" (voor elk in België ingeschreven voertuig) en de "*bijzondere vergunning voor internationaal vervoer*" (voor elk in het buitenland ingeschreven voertuig)¹¹³. De algemene internationale vergunning was verbonden aan de nationale transportvergunning; de vervoerder kon slechts een algemene vergunning voor internationaal vervoer bekomen indien hij titularis was van een voor het betrokken voertuig afgegeven vergunning voor nationaal vervoer. Vergelijkbaar met de twee nationale titels was ook de vergunning voor grensoverschrijdend vervoer tijdelijk (maximaal zes jaar) en voertuig- en persoonsgebonden (overdracht van de internationale vervoervergunning was echter niet mogelijk).

Zoals de buitenlandse vervoerder in België in het bezit diende te zijn van een bijzondere vergunning voor internationaal vervoer, moest ook de Belgische vervoerder behoudens de Belgische internationale vergunning tevens in beginsel in bezit zijn van een of meerdere *buitenlandse vergunningen*, waarvan het regime werd geregeld door internationale verdragen¹¹⁴. Deze buitenlandse vergunning bestond uit ofwel een *bilaterale* vergunning (in uitvoering van de door België met verschillende landen gesloten bilaterale akkoorden die mede het contingent van deze vergunningen vastlegden), ofwel een *multilaterale* vergunning in het kader van de Europese gemeenschap of

nister toekomt ingevolge artikel 14, 3° van het K.B. van 25 november 1992).

¹¹³. Zie voor de algemene regeling van de beide types: de artikelen 35-50 van het K.B. van 9 september 1967 (voor de uitzonderingen: artikel 62).

¹¹⁴. Het reglement van 1967 bevatte hierbij een algemeen voorschrift dat de vervoerder-houder van een vergunning voor internationaal vervoer de bepalingen van de internationale verdragen inzake verkeer en vervoer moest naleven (artikel 47 van het K.B. van 9 september 1967; de Koning verkreeg deze uitvoeringsbevoegdheid in artikel 7, 6° van de Wet van 1 augustus 1960), zodat via dit ruim geredigeerd uitvoeringsvoorschrift en de algemene strafbaarstelling van artikel 10 van deze Wet van 1960, ook op het punt van het bezit van de buitenlandse vergunning ons inziens strafrechtelijk kon worden geïntervenieerd. Het huidige algemeen reglement van 25 november 1992 bevat geen dergelijk uitvoeringsvoorschrift, wat problemen veroorzaakt voor de strafrechtelijke handhaving van het internationaal vergunningsstelsel (zie infra, de bespreking van de vigerende regeling - 2. de communautaire vergunning van de Europese gemeenschap).

van de Europese Conferentie voor Ministers van Transport (ECMT-CEMT)¹¹⁵.

Huidige regeling. Ook het thans van kracht zijnde algemeen reglement -het K.B. van 25 november 1992- onderscheidt op dezelfde wijze twee titels van vergunningen voor internationaal vervoer: een *algemene vergunning voor internationaal vervoer* (voor het in België ingeschreven voertuig; de artikelen 15-22) en een *bijzondere vergunning voor internationaal vervoer* (voor het in het buitenland ingeschreven voertuig; de artikelen 23-31). De uitgewerkte regeling is sterk gelijklopend met deze aangaande de nationale vergunning, zodat we bij de bespreking het zelfde schema volgen.

(1) *De algemene vergunning voor internationaal vervoer*

Vergunningsplicht. Voor elk in België ingeschreven voertuig waarmee tegen vergoeding vervoer van zaken wordt verricht buiten de grenzen van de Benelux Economische Unie wordt vereist: een *algemene vergunning voor internationaal vervoer*¹¹⁶ en dit tot 31 DECEMBER 1992 (artikel 1, lid 1 en 3 van

¹¹⁵. Volgens bepaalde bilaterale akkoorden gold de Belgische internationale vergunning als een bilaterale vergunning. Deze *bilaterale vergunning* (die buiten het intra-communautaire vervoer ook thans nog behouden blijven) is persoonlijk, niet-overdraagbaar en niet-voertuiggebonden. Ze kan de vorm aannemen van een termijnvergunning (onbeperkt aantal transporten binnen een bepaalde termijn) of een ritvergunning (één transport, een beperkt aantal transporten of een onbeperkt aantal transporten binnen een korte duur). In bepaalde gevallen is een transitvergunning vereist om een bepaald land te transiteren.

De *multilaterale vergunning* kon de vorm aannemen van een communautaire vergunning (voor transport tussen gelijk welk EG-lidstaat, met een communautair contingent; zie de -thans ingetrokken- EEG-verordening nr. 3164/76 van 16 december 1976, P.B.L., 1976, 357) of een ECMT-vergunning (voor transport tussen gelijk welk ECMT-land, eveneens met contingent (de ECMT verenigt thans de ministers van transport van 29 landen, zie DEGRAEF, Ph., "On the road again. ECMT: 29 aangesloten landen", Transpo 2001, 1993, nr. 76 (juli-aug. 1993), 37).

Raadpleeg voor een globale bespreking van deze vergunningsregeling inzake het internationaal vervoer met inbegrip van de verschillende bilaterale akkoorden: JANQAERT, M., Het internationaal goederenvervoer over de weg. De Belgische wetgeving en de vergunningen voor grensoverschrijdend vervoer (syllabus IWT), 1989, 129 p. De tekst van al de door België getekende bilaterale akkoorden is in chronologische volgorde terug te vinden bij VERRIEST, A., "Internationale vervoerovereenkomsten", in Handboek goederentransport over de weg, 1, p. 1.2/2.

¹¹⁶. Het model van de algemene vergunning voor internationaal vervoer wordt vastgelegd door de bevoegde minister (artikel 22, 2° van het K.B. van 25 november 1992) en geschiedt in bijlage 2 bij het M.B. van 26 november 1992 (zie artikel 8 van dit M.B.).

de Wet van 1 augustus 1960 en artikel 15 juncto artikel 16, 1° van het K.B. van 25 november 1992)¹¹⁷.

Afgifte. De internationale vergunning wordt zoals in de vorige regeling gekoppeld aan het bezit van een nationale transportvergunning. De algemene vergunning voor internationaal vervoer wordt afgegeven op voorwaarde dat de vervoeronderneming voor het betrokken voertuig houder is van een algemene vergunning voor nationaal vervoer; de onderneming dient bijkomend te voldoen aan een op het internationaal vervoer afgestemde voorwaarde van vakbekwaamheid¹¹⁸. Wanneer de vervoeronderneming niet of niet meer voldoet aan deze voorwaarden, wordt de vergunning geweigerd of ingetrokken door de minister of zijn gemachtigde (artikel 18 § 1) en de ingetrokken vergunning moet dan onmiddellijk worden teruggezonden (artikel 18 § 1, lid 2). De vervoerder die met een in België ingeschreven voertuig internationaal vervoer (extra-Benelux) wenst te verrichten, zal zodoende over twee Belgische transportvergunningen dienen te beschikken: een algemene vergunning voor nationaal vervoer en een algemene vergunning voor internationaal vervoer.

Geldigheid. De afgeleverde algemene vergunning voor internationaal vervoer is steeds *tijdelijk* met een maximumduur van zes jaar (artikel 19 § 1 van het K.B.)¹¹⁹ en *persoonsgebonden*: deze algemene vergunning voor internationaal vervoer is persoonlijk en kan niet worden overgedragen (artikel 32 van het K.B.)¹²⁰. Zoals reeds aangegeven, is deze internationale vergunning verbonden aan de nationale vergunning, waarbij het algemeen reglement van

¹¹⁷. Raadpleeg voor een aantal bijzondere vrijstellingen van deze vergunningsplicht: artikel 16 en 52 van het K.B. van 25 november 1992.

¹¹⁸. Artikel 17 van het K.B. van 25 november 1992. Op deze bijzondere kwalitatieve toegangsvoorwaarde -vastgelegd in het K.B. van 18 maart 1991- komen we hierna in § 6 terug.
De afgifte wordt bij vermelding bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad (artikel 34 van het K.B.).

¹¹⁹. Wanneer de geldigheidstermijn -die op de voorzijde van de vergunning vermeld wordt (zie bijlage 2 bij het M.B. van 26 november 1992)- verstreken is, wordt elke vergunning op verzoek van de onderneming vernieuwd (artikel 19 § 2 van het K.B.). De termijn voor de aanvraag van een vernieuwing wordt geregeld in artikel 17 van het M.B. van 26 november 1992. In geval de onderneming definitief ophoudt het vergunde voertuig te gebruiken, moet de vergunning binnen de maand aan de minister of zijn gemachtigde worden teruggezonden (artikel 21 van het K.B.); indien dit niet geschiedt, wordt de vergunning onmiddellijk ingetrokken door de minister of zijn gemachtigde (artikel 18 § 2 van het K.B.).

¹²⁰. Op de voorzijde van de internationale transportvergunning wordt de naam en het adres van de vervoerder vermeld (zie bijlage 2 bij het M.B. van 26 november 1992).

1992 zelfs bepaalt dat de vergunning voor internationaal vervoer ongeldig is indien ze niet vergezeld is van een geldige algemene vergunning voor nationaal vervoer voor het betrokken voertuig (artikel 20 § 1, 2°). Op deze onrechtstreekse wijze zal ook de vergunning voor internationaal vervoer gebonden worden aan de massa of het gewicht van het voertuig. Indien de vervoeronderneming namelijk in het bezit is van de vereiste transportvergunningen en deze vergunningen gebruikt voor een voertuig waarvan de totale massa hoger is dan de hoogst toegelaten massa, dan wordt het deel dat deze H.T.M. overtreft beschouwd als zijnde vervoerd zonder vergunning (artikel 33 van het K.B.; dit is een vervoervoorschrift dat geldt voor zowel de nationale als de internationale transportvergunning).

De vergunning is eveneens ongeldig wanneer de vermeldingen beschadigd, onvolledig of onjuist zijn (artikel 20 § 1, lid 1 van het K.B.) en moet dan vervangen worden (§ 2 van artikel 20)¹²¹.

Boorddocument en controle. Bij het verrichten van vervoer van zaken buiten het grondgebied van de Benelux, moeten de vereiste vergunningen (zowel de nationale als de internationale) met het voertuig meegaan en dienen te worden vertoond op elke vordering van de bevoegde controleambtenaar (artikel 35 § 1 en § 2 juncto artikel 20 § 1, 2° van het K.B. van 25 november 1992)¹²².

Vermeldingen op het voertuig. Aangezien voor het voertuig waarmee grensoverschrijdend vervoer wordt verricht, eveneens een algemene vergunning voor nationaal vervoer is (moet zijn) afgegeven, zij het herhaald dat voor elk voertuig waarvoor een dergelijke nationale transportvergunning werd afgegeven, een aantal identificatiegegevens moeten voorkomen op de zijwanden van het voertuig (onder meer de bekende letter "V", gevolgd door

¹²¹. De procedure van vervanging is beschreven in artikel 14 van het M.B. van 26 november 1992. Het zij opgemerkt dat het afschrift van de aangetekende aanvraag tot vervanging, samen met het ontvangstbewijs van de aangetekende brief, geldt als algemene vergunning voor internationaal vervoer gedurende een termijn van 60 dagen vanaf de datum van verzending van de aanvraag (artikel 14, lid 2 van het M.B.).

¹²². De bevoegde controleambtenaren in het kader van de regeling van het professioneel goederentransport worden opgesomd in artikel 54 van het K.B. van 25 november 1992 (de Koning verkrijgt deze bevoegdheid in artikel 11 § 1, lid 1 van de bijzondere strafwet van 1 augustus 1960). Deze ambtenaren nemen elke vervoervergunning af die in het bezit gevonden wordt van een andere persoon dan de houder, de huurder van het betrokken voertuig of hun aangestelden (artikel 35 § 3 van het K.B.).

het nummer van de nationale vergunning)¹²³. Dit reglementair vervoersvoorschrift geldt dan uiteraard eveneens bij het verrichten van goederentransport buiten de grenzen van de Benelux.

REGELING VANAF 1 JANUARI 1993. Artikel 15 van het K.B. van 25 november 1992 vermeldt uitdrukkelijk dat de verplichting te beschikken over de algemene vergunning voor internationaal vervoer geldt tot 31 december 1992. Vanaf 1 januari 1993 wordt namelijk de nieuwe EG-vergunningsregeling uit de **EEG-verordening nr. 881/92 van 26 maart 1992** rechtstreeks van toepassing¹²⁴. Deze verordening beoogt de toegang tot de markt van het intra-communautair goederenvervoer over de weg te reguleren zonder kwantitatieve beperkingen en enkel gebaseerd op kwalitatieve criteria waaraan de vervoerondernemers moeten voldoen¹²⁵. In deze optiek onderwerpt de EEG-verordening het internationaal goederenvervoer over de weg op het grondgebied van de Europese gemeenschap dan ook aan een *niet-gecontingenteerde communautaire vergunning* die in de plaats treedt van de internationale transportvergunningen afgegeven door de individuele lidstaten.

De strafrechtelijke handhaving van de regeling aangaande deze communautaire transportvergunning is in het actueel Belgisch transportstrafrecht ons inziens problematisch. Op dit belangrijk penaal sanctioneringsprobleem zullen we hierna in nr. 2 ingaan, waarin we tevens eerst een zeer kort inhoudelijk overzicht geven van de europeesrechtelijke transportvergunningen uit deze recente EEG-verordening nr. 881/92.

¹²³. Tevens naam en adres van de vervoeronderneming, alsmede de inschrijving in het handelsregister (artikel 13 § 1 van het K.B. van 25 november 1992; § 2 van dit artikel bevat een precisering in geval van verhuur van voertuigen).

¹²⁴. Betreft: Verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van 26 maart 1992 betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in de Gemeenschap van of naar het grondgebied van een Lid-Staat of over het grondgebied van een of meer Lid-Statens, P.B.L., 1992, 95. Deze verordening is van toepassing met ingang van 1 januari 1993 (artikel 15, lid 2). In fine wordt gesteld dat deze verordening verbindend is in al haar onderdelen en rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat (wat geldt voor elke EEG-verordening, zie artikel 189, lid 2 van het EEG-verdrag). Zie voor een eerste bespreking van deze EEG-verordening: DE FOS COLETTE, G., "Transport par route. Transport routier intra-CEE", Bull.Transp., 1992, 275-276.

¹²⁵. Deze EEG-verordening realiseert alzo de eerste van de twee fasen in de liberalisering van de EG-transportmarkt; met name het liberaliseren van het internationaal vervoer in de zin van vervoer tussen twee EG-lidstaten. De liberalisering van de cabotage vormt de tweede fase (zie Commissie van de Europese Gemeenschappen, "Interne markt. Een gemeenschappelijke markt voor diensten. Stand van zaken op 1 januari 1993", 1993, p. 72).

(2) *De communautaire vergunning van de Europese gemeenschap*

Zoals in vorige alinea weergegeven werd op 1 januari 1993 de EEG-verordening nr. 881/92 van 26 maart 1992 rechtstreeks van toepassing en deze voorziet in een niet-gecontingenteerde vergunning voor internationaal beroepsgoederenvervoer gebaseerd op louter kwalitatieve toegangsvoorwaarden (liberalisering van de EG-transportmarkt).

Vergunningsplicht. Het internationaal vervoer over alle verkeersverbindingen op het grondgebied van de Europese gemeenschap wordt uitgevoerd onder dekking van een *communautaire vergunning* (artikel 3, 1° van de verordening)¹²⁶. Deze communautaire vergunning vervangt de vervoerdocumenten die door de EG-lidstaten zijn afgegeven voor het verrichten van internationaal vervoer van goederen over de weg (artikel 4, lid 1°)¹²⁷. De Belgische algemene vergunning voor internationaal vervoer wordt dus vanaf 1 januari 1993 vervangen door deze EG-transportvergunning die wordt afgegeven door de bevoegde instanties van de lidstaat van vestiging.

De in België gevestigde vervoerders dienen dus vanaf 1 januari 1993 voor internationaal transport te beschikken over twee transportvergunningen: een *algemene vergunning voor nationaal vervoer* en een *EG-vergunning voor communautair vervoer*. Het zij opgemerkt dat de Belgische vervoerder "minstens" over deze twee transportvergunningen moet beschikken voor de uitvoering van internationaal transport. Indien het namelijk een internationaal vervoer betreft dat extra-communautair is (buiten het grondgebied van de Europese gemeenschap), dient de vervoerder bijkomend in het bezit te zijn van een *extra-communautaire buitenlandse transportvergunning* die wordt afgegeven overeenkomstig de internationale akkoorden (bilateraal of multilateraal) die België heeft gesloten met andere staten of internationale organisaties¹²⁸.

¹²⁶. Het model van de communautaire vergunning wordt bepaald in bijlage I van de verordening nr. 881/92. Het begrip "internationaal vervoer" in de kontekst van deze EEG-verordening alsmede de term "voertuig" worden gedefinieerd in artikel 2 van de verordening.

¹²⁷. De communautaire vergunning vervangt tevens de multilaterale en gecontingenteerde EG-vergunningen en de bilaterale vergunningen die zijn uitgewisseld tussen de EG-lidstaten (artikel 4, lid 2 van de verordening; deze multilaterale EG-vergunning en de bilaterale vergunning werd reeds supra aangegeven bij het overzicht van de vorige regeling inzake de vergunning voor internationaal vervoer).

¹²⁸. LEROY, J.C., "Goederenvervoer over de weg voor rekening van derden. De toegang tot het beroep en de uitoefening ervan", Ministerie van verkeer en infrastructuur. Bestuur van het vervoer te land, 1-1-1993, 5ed.,

Geldigheid. De communautaire vervoervergunning is van *tijdelijke* aard (vijf jaar, met een mogelijke verlenging voor dezelfde duur; artikel 6) en *persoonsgebonden*: ze staat op naam van de vervoerder en kan niet aan derden worden overgedragen (artikel 5, 4°).

Boorddocument en controle. De afgegeven communautaire vergunning bestaat uit een origineel en uit een aantal gewaarmerkte kopieën dat overeenkomt met het aantal voertuigen van de houder van de vergunning (artikel 5, 2°). Het origineel moet worden bewaard door de vervoeronderneming (artikel 5, 2°), terwijl de gewaarmerkte kopie zich aan boord van het voertuig dient te bevinden en moet getoond worden op verzoek van de bevoegde controleambtenaren (artikel 5, 4°).

SANCTIONERING. De EEG-verordening nr. 881/92 bepaalt een eigen principiële sanctieregeling bestaande uit de tijdelijke en/of gedeeltelijke intrekking van de gewaarmerkte kopieën van de communautaire vergunning in geval van inbreuken op de vervoervoorschriften (de artikelen 8, 9 en 11). Behoudens deze *administratieve sanctionering* kan men zich afvragen of inbreuken op de europeesrechtelijke voorschriften inzake de communautaire transportvergunning mede *langs strafrechtelijke weg* kunnen gesanctioneerd worden door toepassing van de bijzondere strafwet van 1 augustus 1960 en meer precies of een dergelijke vervoerinbreuk het materieel bestanddeel kan opleveren van het transportmisdrijf omschreven in artikel 10 van deze wet. In dit artikel 10 worden de overtredingen van de wet en van de besluiten ter uitvoering van de wet strafbaar gesteld, maar deze bepaling omvat geen rechtstreekse incriminatie van de inbreuken op de direct toepasselijke EG-vervoerrechtsregels inzake de toegang tot de markt van het professioneel weggoederenvervoer¹²⁹. Noch in de Wet van 1 augustus 1960, noch in de huidige uitvoeringsbesluiten van deze wet -voornamelijk het K.B. van 25 novem-

p. 9-10.; supra bij het aanstippen van de vorige regeling inzake de internationale vervoervergunning hebben we reeds deze bilaterale en multilaterale vergunning vermeld).

Ten aanzien van het bezit van deze buitenlandse vergunningen doet zich in het actueel Belgisch strafrecht een zelfde sanctioneringsleemte voor als voor de communautaire EG-vergunning uit de EEG-verordening nr. 881/92 (zie hierna).

¹²⁹. In bepaalde andere materies waarin de Europese gemeenschapswetgever optreedt, verbindt de nationale strafwetgever wel rechtstreeks strafsancties aan communautaire normen en maakt op deze wijze een onmiddellijke strafrechtelijke handhaving van de EEG-wetgeving mogelijk (zie bv. artikel 20 § 2 van de Wet van 24 januari 1977 inzake de voedingsmiddelen -*B.S.*, 8 april 1977-, alsmede andere voorbeelden geciteerd door MARESCEAU, M., De directe werking van het Europese gemeenschapsrecht, 1978, 246-248).

ber 1992- wordt in algemene of bijzondere zin uitdrukkelijk verwezen naar de vervanging van de algemene vergunning voor internationaal vervoer door de communautaire transportvergunning^{130 131}. Ook de naleving van de verordening wordt in geen wettelijke of reglementaire bepaling verplicht gesteld¹³². Gelet op de specifieke strafbaarstelling van het overtreden van de

¹³⁰. Reeds in een vorige voetnoot hebben we opgemerkt dat het vroegere uitvoeringsreglement een algemeen voorschrift aangaande het internationaal vervoer bevatte, waarin de vervoerder als houder van een vergunning voor internationaal vervoer verplicht werd de internationale verdragen inzake internationaal verkeer en vervoer na te leven, zowel wat het vervoer als wat het materieel betreft (artikel 47 van het K.B. van 9 september 1967; artikel 7, 6° van de Wet van 1 augustus 1960 bepaalt expliciet dat het algemeen reglement zulk voorschrift kan vaststellen). Een dergelijk vrij ruim geredigeerd voorschrift dat uitdrukkelijk in het uitvoeringsbesluit voorkwam en waarvan de overtreding binnen de blanco-incriminatie van artikel 10 § 1 van de Wet van 1 augustus 1960 kon worden gebracht, ontbreekt thans in het vigerend algemeen reglement van 25 november 1992.

Persoonlijk zijn we zeker geen voorstander van een dergelijk zeer ruim en niet-precies afgebakend voorschrift in de strafrechtelijke vervoerkontekst (schending van het *lex-certa* beginsel?). Een bepaling in de zin van artikel 47 uit het vorige reglement zou zo kunnen geïnterpreteerd worden dat elke inbreuk op een vervoerregel uit een internationaal verdrag inzake het internationaal vervoer die gepleegd wordt bij de uitvoering van een vergund en bezoldigd internationaal transport van goederen, mede strafrechtelijk kan beteugeld worden via deze strafwetgeving aangaande het professioneel vervoer, zelfs indien dit internationaal verdrag via een afzonderlijk nationaal strafrechtelijk systeem wordt gehandhaafd (vraag blijft dan of de *lex specialis-lex generalis* regel niet moet worden toegepast). Hoever kan vervolgens zulke bepaling inhoudelijk gaan? Slaat dit bv. mede op internationale verdragen die de contractuele aansprakelijkheid in het kader van het internationaal wegtransport reguleren. PUTZEYS is van oordeel dat op grond van het voorschrift uit de kaderwet (artikel 7, 6°) dat een dergelijke bepaling in het algemeen reglement mogelijk maakt, een vervoerder -op zijn minst theoretisch- strafrechtelijk kan worden vervolgd wegens overtreding van het CMR-verdrag (PUTZEYS, J., *o.c.*, 1981, nr. 204, p. 72).

¹³¹. Het zij vermeld dat op het vlak van de *bijzondere vergunning voor internationaal vervoer* die verplicht is voor de in het buitenland ingeschreven voertuigen, wel naar de EEG-verordening nr. 881/92 van 26 maart 1992 wordt verwezen voor een gelijkstelling met deze bijzondere Belgische vergunning (zie artikel 24, 1° van het K.B. van 25 november 1992 en hierna nr. 3 de bijzondere vergunning voor internationaal vervoer).

¹³². Dit is juridisch-technisch (buiten het strafrechtelijk domein) ook niet vereist, aangezien de verordening een EEG-wetstekst uitmaakt die verbindend is in al haar onderdelen en rechtstreeks van toepassing is in elke lidstaat (artikel 189, lid 2 van het EEG-verdrag). Indien geen rechtstreekse strafbaarstelling bestaat van het overtreden van dergelijke secundaire EEG-wetgeving, is het incorporeren van een verplichting tot naleving in een nationale wettelijke of reglementaire bepaling wel zeer relevant in de kontekst van een mogelijke strafrechtelijke handhaving van de communautaire regelgeving. Door middel van een dergelijke sancteringsmaatregel kunnen de straffen verbonden aan de nationale voorschriften, mede gelden voor de direct werkende Europese rechtsregels.

wet en/of van de uitvoeringsbesluiten, valt zodoende het niet bezitten van de communautaire vergunning of het niet naleven van bepaalde op deze EEG-vergunning afgestemde verplichtingen ons inziens NIET binnen de objectieve delictsinhoud van het transportmisdrijf uit artikel 10 van de Wet van 1 augustus 1960. Een dergelijke vervoergedraging is dan ook **niet strafbaar in het actueel Belgisch transportstrafrecht**, noch op grond van de bijzondere strafwet van 1 augustus 1960 en -voorzover ons bekend- evenmin op basis van een andere Belgische transportstrafwet¹³³.

De (vermoedelijk niet-gewilde) **decriminalisering** van een belangrijk gedeelte van de transportreglementering inzake de vergunningsplicht bij internationaal vervoer van goederen over de weg en tegen vergoeding, ontstaat dus bij de overgang van nationale vervoer(straf)wetgeving naar rechtstreeks toepasselijke Europese wetgeving (in casu vanaf 1 januari 1993) en heeft algemeen een tweevoudige oorzaak: enerzijds de afwezigheid van enige strafrechtelijke incriminatiebevoegdheid in hoofde van de gemeenschapsinstellingen en anderzijds het ontbreken van een wettelijke grond van rechtstreekse strafbaarstelling van inbreuken op EEG-vervoernormen in het actueel Belgisch transportstrafrecht.

Een zelfde probleem van decriminalisering en afwezigheid van strafrechtelijke handhaving van Europese transportwetgeving heeft zich (tijdelijk) voorgedaan in de belangrijke communautaire vervoermaterie van de rij- en rusttijden en de tachograaf (voor de periode 1986-1987)¹³⁴.

De afwezigheid van specifieke strafbaarstelling in de transportstrafwetgeving aangaande het beroepsgoederenvervoer over de weg geldt naar onze mening eveneens voor de overtredingen van de regeling aangaande de bilaterale en multilaterale buitenlandse vergunningen die vereist zijn voor

¹³³. Ook de andere belangrijke transportstrafwet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, bevat geen rechtstreekse strafbaarstelling van het overtreden van EEG-wetgeving inzake wegvervoer, maar incrimineert alleen de inbreuken op de uitvoeringsbesluiten (artikel 2 § 1, lid 1 van deze wet). Het is deze transportstrafwet die via de uitvoeringsbesluiten fungeert als strafrechtsgrond voor het overtreden van de EEG-wetgeving inzake de verplichte rij- en rusttijden en de tachograaf (zie infra afdeling 2 van dit hoofdstuk).

¹³⁴. Meerbepaald op het ogenblik van de inwerkingtreding van de nieuwe regeling terzake (de EEG-verordeningen nrs. 3820/85 en 3821/85, beide daterend van 20 december 1985). Zie supra de werking van de transportstrafwet in de tijd -toepassing van het beginsel van de niet-retroactiviteit op het europees transportrecht en tevens infra afdeling 2 (sociale reglementering) van huidig hoofdstuk.

het uitvoeren van extra-communautair internationaal transport. Noch de Wet van 1 augustus 1960, noch een reglementaire bepaling uit een uitvoeringsbesluit refereert op imperatieve wijze aan het bezit van deze buitenlandse vergunningen, zodat de correctionele incriminatie van artikel 10 uit de bijzondere strafwet van 1 augustus 1960 niet toepasselijk is en het niet bezitten van een dergelijke vergunning in hoofde van de Belgische vervoerder op Belgisch grondgebied geen transportmisdrijf kan opleveren.

(3) *De bijzonder vergunning voor internationaal vervoer*

Vergunningsplicht. Voor elk in het buitenland ingeschreven voertuig dat in België binnenkomt en waarmee tegen vergoeding vervoer van zaken wordt verricht, is vereist: een **bijzondere vergunning voor internationaal vervoer** (artikel 23 van het K.B. van 25 november 1992).

Bepaalde niet-Belgische transportdocumenten worden echter gelijkgesteld met de Belgische bijzondere vergunning voor internationaal vervoer. Gelden namelijk als bijzondere vergunning voor internationaal vervoer:

- 1) de communautaire vergunning die is uitgereikt overeenkomstig de reeds supra geciteerde EEG-verordening nr. 881/92 van 26 maart 1992 (artikel 24, 1° van het K.B.)¹³⁵;
- 2) bepaalde transportdocumenten die bezoldigd goederenvervoer over de weg toelaten en die zijn uitgereikt door soevereine staten of internationale organisaties (artikel 24, 2° van het K.B.)¹³⁶.

¹³⁵. Betreft de Verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van 26 maart 1992 betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in de Gemeenschap van of naar het grondgebied van een Lid-Staat of over het grondgebied van een of meer Lid-Staten, P.B.L., 1992, 95. Deze verordening creëert een niet-gecontingenteerde communautaire vergunning ter vervanging van de vroegere gecontingenteerde EG-transportvergunning en van de bilaterale transportvergunning uitgewisseld tussen de EG-lidstaten (zie artikel 4, lid 2 van de verordening; de EG-verordening nr. 3164/76 van 16 december 1976 aangaande het communautair contingent wordt in artikel 12 van de nieuwe verordening nr. 881/92 ingetrokken).

¹³⁶. Deze gelijkstelling moet bepaald zijn bij bilaterale of multilaterale verdragen of akkoorden die België heeft gesloten op het gebied van het goederenvervoer over de weg (artikel 24, 2° van het K.B. van 25 november 1992). De minister dient de lijst vast te stellen van deze gelijkgestelde transportdocumenten (artikel 31, 4° van het K.B.), wat geschiedt in artikel 12 van het M.B. van 26 november 1992 (bijvoorbeeld de bilaterale documenten afgegeven in Nederland, Luxemburg, Noorwegen of Zweden of de multilaterale ECMT-documenten -Europese Conferentie voor Ministers van

In artikel 25 van het K.B. van 25 november 1992 wordt een hele lijst van bijzondere vrijstellingen geformuleerd van de verplichting te beschikken over een bijzondere vergunning voor internationaal vervoer. Deze vrijstellingen zijn gebaseerd op de aard van het vervoer of de aard van het voertuig¹³⁷.

Afgifte. De afgifte, alsmede de weigering en de intrekking van de bijzondere vergunning voor internationaal vervoer en de hiermee gelijkgestelde transportdocumenten geschieden overeenkomstig de EEG-verordening nr. 881/92, de gesloten bilaterale en multilaterale akkoorden en bij ontstentenis hiervan op basis van de in de Belgische uitvoeringsbesluiten uitgewerkte procedure (artikel 27 en 28 van het K.B.)¹³⁸.

Geldigheid. De bijzonder vergunning voor internationaal vervoer kan een tweevoudige vorm aannemen (artikel 29 § 1 van het K.B.):

- 1) een termijnvergunning (geldig voor een onbeperkt aantal reizen en van tijdelijk aard met een maximum van 13 maanden);
- 2) een ritvergunning (geldig voor een beperkt aantal reizen en voor de duur die op de vergunning vermeld staat)¹³⁹.

Boorddocument en controle. De vervoervergunningen (zonder onderscheid, inclusief dus de bijzondere vergunning voor internationaal vervoer en de hiermee gelijkgestelde documenten) moeten met het voertuig meegaan en dienen te worden vertoond op elke vordering van de bevoegde controleambtenaar (artikel 35 § 1 en § 2 van het K.B. van 25 november 1992)¹⁴⁰.

Retributies. De houder van de bijzondere vergunning voor internatio-

Transport, thans 29 landen).

¹³⁷. Raadpleeg voor deze bijzondere vrijstellingen tevens artikel 13 van het M.B. van 26 november 1992.

¹³⁸. Verder uitgewerkt in de artikelen 9-10 van het M.B. van 26 november 1992 (wat één van de uitvoeringstaken van de minister is, zie artikel 31, 1° van het K.B. van 25 november 1992).

¹³⁹. Bij deze ritvergunning hoort een zogenaamd "vervoerverslag", in te vullen door de bestuurder en dat bij elke overgang van de Belgische grens moet worden afgestempeld (zie artikel 29 § 2 van het K.B. van 25 november 1992).

¹⁴⁰. De bevoegde controleambtenaren in het kader van de regeling van het professioneel goederentransport worden opgesomd in artikel 54 van het K.B. van 25 november 1992 (de Koning verkrijgt deze bevoegdheid in artikel 11 § 1, lid 1 van de bijzondere strafwet van 1 augustus 1960). De regeling aangaande de gelijkgestelde documenten kan wel een eigen controlebepaling bevatten (zie bv. artikel 5, 2° en 4° van de EEG-verordening nr. 881/92).

naal vervoer is tot dekking van de bestuurs-, controle en toezichtskosten een retributie verschuldigd per vergunning ten bate van de Staat (artikel 30 § 1 van het K.B. van 25 november 1992)¹⁴¹.

§ 5. DE VERPLICHTE VRACHTBRIEF

Behoudens de basisverplichting een vervoervergunning te bezitten voor het verrichten van bezoldigd vervoer voor rekening van derden (met de verschillende hierop afgestemde transportregels), schrijft het algemeen reglement van 25 november 1992 nog een tweede, meer algemene transportverplichting voor:

"Voor elke zending moet er, onder de verantwoordelijkheid van degene die het vervoer van zaken tegen vergoeding verricht een vrachtbrief opgemaakt worden die gelijkvormig is aan het door de Minister vastgestelde model." (artikel 38 § 1 van het K.B. van 25 november 1992, nadruk toegevoegd).

Het voorschrift inzake deze verplichte vrachtbrief als controlemiddel is een uitvoering van artikel 7, 4° van de transportstrafwet van 1 augustus 1960, waarin aan de Koning de bevoegdheid wordt verleend om de voorschriften vast te stellen inzake bescheiden voor het vervoer van zaken tegen vergoeding¹⁴². Dit artikel 7 bepaalt in fine dat de Koning deze bevoegdheid aan de minister kan overdragen. In de paragrafen 2 en 3 van artikel 38 van het K.B. van 1992 wordt de uitvoeringstaak van de minister van verkeerswezen terzake verder beschreven en deze wordt uitgewerkt in de artikelen 20-24 van het M.B. van 26 november 1992.

¹⁴¹. Deze procedure van inning van de retributies wordt geregeld in artikel 19 van het M.B. van 26 november 1992 (een bevoegdheid die aan de minister toekomt ingevolge artikel 31, 3° van het K.B. van 25 november 1992). Deze retributieverplichting valt weg indien de Belgische vervoerders bij internationaal vervoer dezelfde behandeling genieten (artikel 32 § 2 van het K.B.).

¹⁴². Ook in het vorige algemeen reglement inzake het professioneel goederenvervoer werd deze potentiële uitvoeringsopdracht uitgewerkt (met name in artikel 52 van het K.B. van 9 september 1967, dat wel de term "vervoerdokument" i.p.v. "vrachtbrief" gebruikte). Het is opmerkelijk dat deze vorige en thans opgeheven regeling inzake het vervoerdokument nog beschreven wordt in het Transportzakboekje van F. PONET (editie 1993, p. 26-27), terwijl in deze uitgave van 1993 op het vlak van de vervoervergunning wel reeds rekening wordt gehouden met de nieuwe regeling uit het K.B. van 25 november 1992.

Als een onderdeel van de uitvoeringsbesluiten van de transportstrafwet van 1 augustus 1960, vallen de overtredingen inzake de verplichte vrachtbrief binnen de actieradius van de *correctionele incriminatie uit artikel 10 van de Wet van 1 augustus 1960* en kunnen dan ook de objectieve delictsinhoud of het materieel bestanddeel uitmaken van het *transportmisdrijf* inzake het beroepsgoederenvervoer over de weg. Aansluitend op deze strafbaarstelling uit een bijzondere strafwet, kunnen we tevens signaleren dat we supra in deel I bij de bespreking van een aantal voor het wegvervoer relevante misdrijfkwificaties uit boek II van het Strafwetboek, mede onderzocht hebben of de vrachtbrief als transportgeschrift het voorwerp kan uitmaken van het gemeenrechtelijk *misdrijf van valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken*.

De verplichting tot het opmaken van de vrachtbrief bij een vervoer van zaken tegen vergoeding geschiedt onder de verantwoordelijkheid van de *persoon die het vervoer verricht* (de vorige reglementering vermeldde "de vervoerder") en is toepasselijk op elke *zending*¹⁴³. Deze verplichting geldt niet voor de verhuurder van voertuigen (artikel 38 § 1, lid 2), die -zoals reeds supra aangegeven- door de begripsomschrijving van artikel 2, 9° van het K.B. van 1992 vanuit de publiekrechtelijke transportregeling mede wordt beschouwd als een beroepsvervoerder. Ook het vervoer met een in het buitenland ingeschreven voertuig kan onttrokken worden aan de verplichting inzake de vrachtbrief, wanneer bijvoorbeeld aan dit bezoldigd vervoer een vrachtbrief is toegevoegd die beantwoordt aan de voorschriften van het CMR-verdrag van 19 mei 1956 of aan door België afgesloten bilaterale akkoorden (artikel 39)¹⁴⁴.

Het zij tevens herhaald dat de verplichting inzake de vrachtbrief behouden blijft voor tien van de twaalf categorieën van vervoer -in geval van overschrijding van de Belgische grenzen- die voor het overige in artikel 2 van het K.B. van 25 november 1992 worden vrijgesteld van de reglementering inzake het professioneel goederenvervoer op de openbare weg. Voor de twee

¹⁴³. Met de term "zending" wordt meer precies bedoeld: één of meer zaken die in één of verscheidene plaatsen voor één opdrachtgever worden geladen, ten einde in één rit, met één voertuig of sleep, vervoerd te worden naar één of verscheidene plaatsen van lossing voor één geadresseerde (artikel 2, 12° van het K.B. van 25 november 1992; een zelfde definitie kwam voor in het vorige algemeen reglement, zie artikel 2, 10° van het K.B. van 9 september 1967).

¹⁴⁴. Bedoeld wordt het "Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg" van 19 mei 1956 (afgekort CMR), goedgekeurd door de Wet van 4 september 1962 (B.S., 8 november 1962).

resterende transportcategorieën uit de algemene vrijstellingslijst -het begrafenisvervoer en het postvervoer verricht in het kader van een openbare dienstregeling- wordt een uitzondering gemaakt (artikel 2 § 3), zodat deze twee laatstgenoemde categorieën nooit onderworpen zijn aan het strafrechtelijk gesanctioneerd voorschrift aangaande de vrachtbrief.

In de voorschriften tot uitvoering van artikel 38 van het K.B. van 25 november 1992 wordt gepreciseerd dat met de vrachtbrief de zogemaande "**CMR-vrachtbrief**" bedoeld wordt (artikelen 20-22 van het M.B. van 26 november 1992)¹⁴⁵. Op deze wijze verkrijgt de CMR-vrachtbrief in het Belgisch transportrecht een dubbele functie, administratief en commercieel¹⁴⁶. Behoudens de *administratieve controlefunctie* als "verplicht vervoerdocument" in het kader van de publiekrechtelijke regulering van het beroepsgoederenvervoer over de weg¹⁴⁷, vormt deze CMR-vrachtbrief namelijk tevens het *schriftelijk bewijsstuk van de gesloten vervoerovereenkomst* die wordt beheerst door de civielrechtelijke voorschriften van het zojuist geciteerde CMR-verdrag van 19 mei 1956¹⁴⁸.

¹⁴⁵. Ook het vervoerdocument uit de vorige regeling had de verplichte vorm van de CMR-vrachtbrief (zie artikel 23 § 1 van het M.B. van 11 september 1967, met verwijzing naar het model in bijlage bij dit M.B.).

¹⁴⁶. PUTZEYS, J., Le contrat de transport routier de marchandises, 1981, nrs. 313-324 en PUTZEYS, J., m.m.v. ROSSEELS, M.A., Droit des transports et droit maritime, 1993, 3ed., nrs. 526-530, p. 295-296.

¹⁴⁷. Ook binnen de regulering van het wegvervoer van gevaarlijke goederen dat geschiedt voor rekening van derden, fungeert de CMR-vrachtbrief krachtens de ADR-reglementering als verplicht administratief vervoerdocument (zie Rn. 2002 (3), bijlage A van het A.D.R.-verdrag van 30 september 1957 en artikel 7 van het K.B. van 16 september 1991, B.S., 16 oktober 1991; tevens infra afdeling 5 van huidig hoofdstuk).

¹⁴⁸. Luidens artikel 4 van het CMR-verdrag wordt de vervoerovereenkomst vastgelegd in een vrachtbrief, zijnde de in de vervoerwereld zeer bekende en belangrijke CMR-vrachtbrief.

Het is op te merken dat de voorschriften inzake de CMR-vrachtbrief uit het CMR-verdrag van 1956 (bv. de artikelen 5 en 6 CMR) civielrechtelijke vervoerregels zijn die bij een niet-correcte naleving aanleiding kunnen geven tot een welbepaalde civielrechtelijke aansprakelijkheid (zie artikel 7 CMR), doch ons inziens niet kunnen resulteren in een toepassing van de strafsancties uit de transportstrafwet van 1 augustus 1960. Beide regelingen inzake de vrachtbrief (publiekrechtelijk en privaatrechtelijk) moeten dus naar sanctioneringssysteem duidelijk onderscheiden worden, terwijl zij uiteraard naar inhoud op elkaar moeten worden afgestemd om alzo te vermijden dat een dubbele regeling van een zelfde aspect aangaande deze vrachtbrief tegenstrijdigheden zou inhouden.

Supra hebben we reeds aangegeven dat PUTZEYS van oordeel is dat de vervoerder (minstens theoretisch) strafrechtelijk kan vervolgd worden bij een CMR-inbreuk, waarbij hij refereert aan artikel 7 van de Wet van 1 augustus 1960 (o.m. artikel 7, 6°, luidens hetwelk het algemeen reglement de voorschrif-

Deze CMR-vrachtbrief moet krachtens artikel 21 van het M.B. van 26 november 1992 ten minste in drie originele exemplaren worden opgemaakt overeenkomstig het model dat is opgegeven in bijlage 3 aan dit M.B.¹⁴⁹. Het gebruik van het document (bestemming van de exemplaren, wijze van invulling en bewaring) wordt verder vastgelegd in artikel 22 van het M.B. van 1992. Zo moeten het tweede en derde exemplaar van de CMR-vrachtbrief (respectievelijk bestemd voor de geadresseerde en de vervoerder) de goederen vergezellen en in het voertuig aanwezig zijn, alsmede op verzoek van de controleambtenaren ter inzage worden afgegeven (artikel 22 § 1, lid 2)¹⁵⁰. Het derde exemplaar moet vervolgens door de vervoerder gedurende drie jaar na de vervoerdatum bewaard worden op een zodanige wijze dat een controle gemakkelijk kan geschieden (artikel 22 § 1, lid 3).

Voor bepaalde categorieën van vervoer -zoals verhuizingen of beperkt nationaal vervoer- geldt de CMR-vrachtbrief niet als het verplicht vervoerdocu-

ten kan vaststellen inzake de naleving door de vervoerders van de internationale overeenkomsten betreffende verkeer en internationaal vervoer).

Een dergelijke uitvoering geschiedde effectief in het vorige algemeen reglement (artikel 47 van het K.B. van 9 september 1992), doch ontbreekt echter in het huidige algemeen reglement (K.B. van 25 november 1992). Bijkomend zijn we zelf de mening toegedaan dat een dergelijk voorschrift in de strafrechtelijke kontekst dient beperkt te worden tot de internationale verdragen die vanuit een publiekrechtelijke invalshoek de vervoeractiviteit normeren door als het ware politievoorschriften voor te schrijven teneinde een bescherming te bieden aan externe rechtsgoederen die kunnen worden aangetaast door een uitvoering van deze activiteit en niet mag worden uitgebreid tot deze die een louter civielrechtelijk onderwerp (de vervoerovereenkomst) reguleren.

In de kontekst van de publiekrechtelijke regeling bepaalt artikel 22 § 4 van het M.B. van 26 november 1992 dat het CMR-verdrag niet van rechtswege van toepassing is op het nationaal vervoer, niettegenstaande er in de CMR-vrachtbrief naar wordt verwezen. De transportpartijen kunnen zelf wel contractueel bepalen dat het overeengekomen goederenvervoer onderworpen is aan het CMR-verdrag (PUTZEYS, J., m.m.v. ROSSEELS, M.A., Droit des transports et droit maritime, 1990, 2ed., nr. 424bis).

¹⁴⁹. De vroegere regeling voorzag in een model met vier originele exemplaren (zie artikel 23 § 3 van het M.B. van 11 september 1967). Het CMR-verdrag van 1956 voorziet -zoals de huidige regeling in het M.B. van 26 november 1992- in drie originele exemplaren (artikel 5 CMR).

¹⁵⁰. Ook artikel 35 § 2 van het K.B. van 25 november 1992 bepaalt dat de vrachtbrieven (alsmede de vervoervergunningen) moeten worden vertoond op elke vordering van de bevoegde controleambtenaren (eenzelfde controlebepaling in het vorige algemeen reglement, zie artikel 53 § 3 van het K.B. van 9 september 1967).

De bevoegde controleambtenaren in het kader van de regeling van het professioneel goederentransport worden opgesomd in artikel 54 van het K.B. van 25 november 1992 (de Koning verkrijgt deze bevoegdheid in artikel 11 § 1, lid 1 van de bijzondere strafwet van 1 augustus 1960).

ment (zie de artikelen 23 en 24 van het M.B. van 26 november 1992). Bij een niet-gebruik van de CMR-vrachtbrief wordt dan in deze bepalingen een afzonderlijk vrachtbrief voorgeschreven met bijhorende verplichtingen inzake het opstellen, de afgifte ter controle en de bewaring ervan.

§ 6. DE KWALITATIEVE VOORWAARDEN VOOR DE TOEGANG TOT HET BEROEP VAN GOEDERENVERVOERDER OVER DE WEG

De actuele regeling van de drie voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg, komt voor in het K.B. van 18 maart 1991¹⁵¹. Deze toegangsregeling -alsmede de vorige regeling uit het K.B. van 5 september 1978- behelst een omzetting in intern recht van afgeleide Europese regelgeving die in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid van de Europese gemeenschap deze toegang tot het beroep van nationaal en internationaal goederenvervoerder over de weg beoogt te normeren¹⁵².

¹⁵¹. B.S., 12 april 1991. Voor twee voorwaarden -vakbekwaamheid en financiële draagkracht- verder uitgewerkt in het M.B. van 19 maart 1991 (B.S., 12 april 1991). Beide reglementaire transportteksten (K.B. van 18 maart - M.B. van 19 maart) zijn in werking getreden op 1 mei 1991. Met het nieuwe K.B. van 18 maart 1991 wordt een fusie, verbetering en aanpassing beoogd van de twee vorige besluiten terzake (Verslag aan de Koning bij het K.B. van 18 maart 1991, B.S., 12 april 1991, 7580). De vorige regeling -het K.B. van 5 september 1978- wordt dan ook opgeheven in artikel 27 van het K.B. van 18 maart 1991, dat tevens het K.B. van 30 juni 1981 inzake de wederzijdse erkenning binnen de EEG van diploma's en dergelijke opheft, aangezien deze regeling thans mede geïncorporeerd is in het K.B. van 18 maart 1991.

Het actuele K.B. van 18 maart 1991 is vervolgens reeds gewijzigd door het K.B. van 25 november 1992 teneinde de tekst van het K.B. van 18 maart 1991 aan te passen aan het nieuwe vergunningsstelsel (onder meer het wegvallen van het vervoerbewijs als titel van nationale transportvergunning).

¹⁵². Met name de EEG-richtlijn nr. 74/561 van 12 november 1974 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg, P.B.L., 1974, nr. 308, 18 en de EEG-richtlijn nr. 77/796 van 12 december 1977 inzake de erkenning van diploma's, certificaten en andere titels van ondernemer van goederenvervoer over de weg en ondernemer van personenvervoer over de weg en houdende maatregelen ter bevordering van de daadwerkelijke uitoefening van het recht van vrije vestiging van die vervoerondernemers, P.B.L., 1977, nr. 334, 37. Beide richtlijnen werden laatst gewijzigd door de EEG-richtlijn nr. 89/438 van 21 juni 1989 (P.B.L., 1989, nr. 212, 101).

De strafwettelijke basis van deze vigerende reglementaire vervoersvoor-
schriften is te vinden in de transportstrafwet van 18 februari 1969, die in
artikel 1 een ruime bevoegdheid aan de Koning toekent tot uitvoering van
verplichtingen die voortvloeien uit internationale verdragen of uit de
krachtens deze verdragen genomen internationale akten op het gebied van het
wegvervoer. Inbreuken op de toegangsvoorwaarden (bijvoorbeeld aangaande het
getuigschrift van vakbekwaamheid of het bewijs van financiële draagkracht)
realiseren aldus de *objectieve delictsinhoud van het transportmisdrijf om-*
schreven in artikel 2 § 1, lid 1 van de bijzondere strafwet van 18 februa-
ri 1969 en niet van de in de vorige paragrafen gehanteerde incriminatie uit
artikel 10 van de bijzondere strafwet van 1 augustus 1960¹⁵³.

Het algemeen beginsel van de toegangsregeling is thans voorgeschre-
ven in artikel 2 van het K.B. van 18 maart 1991:

*"Elke onderneming die het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de
"weg wenst uit te oefenen of dat beroep uitoefent, moet voldoen aan de bij
"dit besluit gestelde voorwaarden inzake BETROUWBAARHEID, VAKBEKWAAMHEID en
"FINANCIELE DRAAGKRACHT" (nadruk toegevoegd).*

De transportvergunningen vereist op straffe van strafsancties worden over-
eenkomstig het K.B. van 25 november 1992 geweigerd of ingetrokken indien de
vervoeronderneming niet of niet meer voldoet aan de voorwaarden vastgesteld
door het K.B. van 18 maart 1991¹⁵⁴. Dit algemeen voorschrift wordt voorts
meer gepreciseerd in artikel 4 van het K.B. van 18 maart 1991¹⁵⁵. De beide
uitvoeringsbesluiten (het K.B. van 18 maart 1991 -toegang tot het beroep en
het K.B. van 25 november 1992 -uitoefening van het beroep) worden zo inhou-
delijk aan elkaar verbonden -op deze wijze kan dan één globale coherente
regeling inzake het beroepsgoederenvervoer tot stand komen-, doch dienen
dus (formeel) naar strafrechtelijk handavingsinstrument onderscheiden te

¹⁵³. De (basis)bestrafing is evenwel in de beide transportstrafwetten
identiek (gevangenisstraf van 8 dagen tot 6 maanden en/of geldboete van 50
tot 10.000 frank).

¹⁵⁴. Zie bijvoorbeeld voor de algemene vergunning voor nationaal ver-
voer: artikel 8 van het K.B. van 25 november 1992; voor de algemene vergun-
ning voor internationaal vervoer: artikel 18 van het K.B. van 1992 of voor
de communautaire EG-vergunning: artikel 3 van de EEG-verordening nr. 881/92
van 26 maart 1992.

¹⁵⁵. In geval niet of niet meer voldaan wordt aan de voorwaarde van
vakbekwaamheid of financiële draagkracht, worden de transportvergunningen
geweigerd of ingetrokken (artikel 4 § 2 en § 3 van het K.B. van 18 maart
1991). De niet-vervulling van de betrouwbaarheidsvoorwaarde "kan" leiden
tot weigering of intrekking van de vergunning (artikel 4 § 1).

worden. In de reglementaire uitwerking van de kwalitatieve toegangsvoorwaarden worden diverse verplichtingen opgelegd aan de vervoerder, die in geval van overtreding strafrechtelijk kunnen worden gesanctioneerd op grond van de blanco-strafnorm ("overtreding van de besluiten...") uit artikel 2 van de geciteerde transportstrafwet van 18 februari 1969.

Het toepassingsgebied *ratione materiae* en *ratione loci* van het K.B. van 18 maart 1991 wordt afgestemd op dit van het algemeen reglement inzake het professioneel goederenvervoer (thans vastgelegd in het K.B. van 25 november 1992).

De toegangsvoorwaarden moeten vervuld worden door de onderneming die het beroep van goederenvervoerder over de weg uitoefent (artikel 2 van het K.B. van 18 maart 1991) en dit beroep wordt gedefinieerd als de activiteit van het vervoeren van goederen over de weg tegen vergoeding met een afzonderlijk voertuig of een sleep (artikel 1, 1°). Vervolgens vallen de algemene vrijstellingen uit artikel 3 § 2 van het K.B. van 25 november 1992 (zie *supra* § 3) eveneens buiten de toegangsregeling van het K.B. van 18 maart 1991, zoals ook het bezoldigd goederentransport buiten de openbare weg (artikel 3 van het K.B. van 18 maart 1991).

Het is de *vervoeronderneming* die moet beantwoorden aan de drie toegangsvoorwaarden. Deze onderneming kan zowel een natuurlijke als rechtspersoon zijn (zie de definitie van artikel 1, 2° van het K.B. van 18 maart 1991), wat uiteraard een weerslag heeft op de preciese aanduiding van de adressaat van de voorwaarden inzake betrouwbaarheid en vakbekwaamheid, zoals blijkt uit het hiernavolgend schema:

	Natuurlijke persoon -----	Rechtspersoon -----
BETROUWBAAR- HEID (art. 5) -----	* natuurlijke persoon EN * al de personen aangewezen voor de daadwerkelijke en permanente leiding van de vervoeronderneming	* al de personen aangewezen voor de daadwerkelijke en permanente leiding van de vervoeronderneming EN * al de personen belast met het dagelijks bestuur
VAKBEKWAAMHEID (art. 7) -----	* natuurlijke persoon OF * aangewezen persoon die de onderneming permanent en daadwerkelijk leidt	* één van de personen die die de onderneming permanent en daadwerkelijk leidt

De term "de persoon aangewezen om de vervoerwerkzaamheden van de onderneming permanent en daadwerkelijk te leiden" -die ook in de vorige regeling uit het K.B. van 5 september 1978 werd gehanteerd alsmede in de EEG-basisrichtlijn nr. 74/561 van 12 november 1974- wordt noch in het K.B. van 18 maart, noch in de communautaire wetgeving verder gedefinieerd. In de uitvoeringsbesluiten inzake het professioneel goederenvervoer over de weg en de bijhorende administratieve praktijk kan wel een verdere aanduiding van dit belangrijk begrip worden aangetroffen.

Zo bepaalt bijvoorbeeld het M.B. van 26 november 1992 (artikel 2- nationale transportvergunning- en artikel 7 -internationale transportvergunning-) dat de natuurlijke persoon bij de aanvraag van de verschillende transportvergunningen een afschrift moet voegen van de overeenkomst tussen de aanvrager en de voor de daadwerkelijke en permanente leiding aangewezen persoon. Ook de rechtspersoon-aanvrager moet volgens deze transportbepalingen een uittreksel van de bijlagen bij het Belgisch staatsblad inzake de benoemingsakte van de aangewezen persoon overmaken. Deze schriftelijke stukken moeten de duur van het mandaat en de vergoeding vermelden, alsmede een gedetailleerde opsomming van de bevoegdheden van de aangewezen persoon¹⁵⁶.

A. De voorwaarde van betrouwbaarheid

In tegenstelling tot de vorige toegangsregeling die op het vlak van de betrouwbaarheidsvoorwaarde gewoon refereerde aan artikel 5 van de transportstrafwet van 1 augustus 1960 (zie artikel 2 § 3 van het K.B. van 5 september 1978), wordt deze kwalitatieve voorwaarde in de actuele regeling zelf uitgewerkt.

Voldoen aan de voorwaarde van betrouwbaarheid houdt een **afwezigheid in van** de in het K.B. van 18 maart 1991 gepreciseerde **strafrechtelijke veroordelingen**, met name:

- 1) afwezigheid van een definitieve strafrechtelijke veroordeling tot drie of meer maanden effectieve hoofdgevangenisstraf, uitgesproken in België

¹⁵⁶. Zie X, "Toegang tot het beroep en de markt. Beroepsgoederenvervoer over de weg", Syllabus Instituut voor Wegtransport, 1989, p. 23-25 en p. 67-68, waarin een overzicht van de vereiste bevoegdheden wordt gegeven (o.m. kostprijsberekening, prijsoffertes, facturatie, afsluiten van contracten met het cliënteel en alle overeenkomsten inzake aankoop en verkoop, personeelsbeleid, vertegenwoordiging van de onderneming bij ieder bestuur en bij de rechtscolleges).

of in het buitenland gedurende de jongste vijf jaar (met uitzondering van een veroordeling wegens onopzettelijke slagen en verwondingen of onopzettelijke doding artikel 418 Sw. -artikel 5 § 1, 1°);

2) afwezigheid van definitieve strafrechtelijke veroordelingen tot drie of meer maanden effectieve hoofdgevangenisstraf of tot 30.000 frank of meer geldboete, uitgesproken in België of in het buitenland gedurende de jongste vijf jaar wegens drie of meer overtredingen van de voorschriften inzake (artikel 5 § 1, 2°):

- a) bezoldigd vervoer van goederen over de weg;
- b) loon- en arbeidsvoorwaarden die gelden in het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg;
- c) rij- en rusttijden voor de bestuurders;
- d) massa's en afmetingen van de bedrijfsvoertuigen en veiligheid van deze voertuigen;
- e) verkeersveiligheid.

Paragraaf 1 van artikel 5 van het K.B. van 18 maart 1991 bepaalt in fine dat geen rekening wordt gehouden met:

- 1) veroordelingen met uitstel van tenuitvoerlegging van het geheel van de straffen;
- 2) veroordelingen waarvoor herstel in eer en rechten werd bekomen.

Het bewijs dat men voldoet aan deze voorwaarde van betrouwbaarheid wordt geleverd door een getuigschrift van goed zedelijk gedrag bestemd voor het openbaar bestuur en dat niet ouder is dan drie maanden (artikel 6 § 1; bij gebreke aan dergelijk document zijn luidens § 2 van artikel 6 andere welbepaalde schriftelijke bewijsstukken mogelijk).

Niettegenstaande deze voorwaarde van betrouwbaarheid in hoofde van de vervoerder zich niet onmiddellijk leent tot overtreding, vermelden we deze kwalitatieve voorwaarde even om *het mogelijk effect van een strafrechtelijke veroordeling* wegens een gemeenrechtelijk of bijzonder misdrijf op de professionele vervoersactiviteit te illustreren.

In de eerste hypothese waarin de veroordeling steeds een gevangenisstraf moet inhouden, wordt de aard van het misdrijf niet gepreciseerd (enkel artikel 418 Sw. wordt uitgezonderd). Al de gemeenrechtelijke misdrijven die we supra in deel I in de kontekst van het wegtransport van goederen hebben overlopen (bijvoorbeeld een misbruik van vertrouwen ten aanzien van de lading of een valsheid in de transportgeschriften), komen aldus hiervoor in aanmerking. Gelet op de afwezigheid van precisering omtrent de aard van het veroordeelde misdrijf in artikel 5 § 1, 1°, kan men zich afvragen of in deze casus de veroordeling ook betrekking kan hebben op misdrijven omschre-

ven in het bijzonder strafrecht, bijvoorbeeld een specifiek transportmisdrijf. In bevestigend geval is uit de inhoud van de gehele eerste paragraaf van artikel 5 ons inziens logischerwijze wel afleidbaar dat dan de misdrijven uit punt 2 van § 1 hier niet kunnen ondervallen¹⁵⁷.

Opvallend is dat in de beide hypothesen geen onderscheid wordt gemaakt naar de Belgische of buitenlandse oorsprong van het gepleegde misdrijf en van de uitgesproken strafrechtelijke veroordeling. Een definitieve penale veroordeling opgelegd door een buitenlands strafgerecht voor een -vanuit Belgisch standpunt bekeken- extraterritoriaal commun of bijzonder misdrijf, kan dan voor de betrokken vervoerder verregaande effecten sorteren in het intern Belgisch transportrecht. Op de eerste plaats administratieve gevolgen - de mogelijke intrekking van de transportvergunning- en vervolgens bij een continuering van de transportgedraging na de administratieve intrekking strafrechtelijke gevolgen -misdrijf van bezoldigd goederentransport over de weg zonder de vereiste vervoervergunning-.

B. De voorwaarde van vakbekwaamheid

Aan de tweede toegangsvoorwaarde -de vakbekwaamheid- wordt voldaan door het bezitten van een **getuigschrift van vakbekwaamheid voor nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg** (artikel 7 juncto artikel 10 van het K.B. van 18 maart 1991)¹⁵⁸. Dit getuigschrift alsmede de hiermee gelijkgestelde documenten zijn dan geldig voor het verkrijgen van de verschillende transportvergunningen die vereist zijn voor het verrichten van beroepsgoederenvervoer over de weg en die we supra in § 4 besproken hebben

¹⁵⁷. Aangaande deze lijst van vervoers- en verkeersmisdrijven uit artikel 5 § 1, 2° van het K.B. van 19 maart 1991 valt de vaagheid op in de omschrijving van bepaalde misdrijven (deze aanduiding werd overgenomen uit artikel 3, 2° van de EEG-richtlijn nr. 74/561, zoals gewijzigd door de EEG-richtlijn nr. 89/438). Wat moet bijvoorbeeld precies verstaan worden onder de overtredingen van de voorschriften inzake de veiligheid van het voertuig of inzake de verkeersveiligheid?

¹⁵⁸. Ook de getuigschriften die op grond van de vroegere reglementering terzake werden afgegeven gelden als bewijs dat voldaan is aan de vakbekwaamheidsvoorwaarde, alsmede bepaalde documenten die werden afgegeven in andere EG-lidstaten (zie artikel 10 van het K.B. van 18 maart 1991). De nieuwe regeling van 1991 maakt voor de afgifte van het getuigschrift geen onderscheid meer tussen nationaal en internationaal vervoer, wat volgens het verslag aan de Koning een essentiële wijziging is in het nieuwe K.B. (B.S., 12 april 1991, 7581).

(artikel 12 van het K.B. van 18 maart 1991)¹⁵⁹.

Het getuigschrift van vakbekwaamheid wordt uitgereikt op naam van een natuurlijke persoon en geldt slechts in één enkele onderneming tegelijk (artikel 8)¹⁶⁰. Dit getuigschrift is vervolgens persoonsgebonden; een overdracht is niet mogelijk. Wanneer dan de houder van het bewijs van vakbekwaamheid overlijdt, lichamelijk of wettelijk onbekwaam wordt om zijn functie uit te oefenen of de onderneming verlaat, moet deze gebeurtenis binnen de maand aan de minister of zijn gemachtigde gemeld worden (artikel 9 § 1) en beschikt de vervoeronderneming over een welbepaalde tijdsperiode om een plaatsvervanger aan te stellen (artikel 9 § 2 en 3)¹⁶¹.

Voor het verkrijgen van het getuigschrift van vakbekwaamheid voor nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg is vereist dat men cursussen heeft gevolgd en geslaagd is in examens overeenkomstig de regeling die algemeen is voorgeschreven in de artikelen 13-17 van het K.B. van 18 maart 1991 en verder naar organisatie van cursus en examen gedetailleerd wordt uitgewerkt in de artikelen 1-21 van het M.B. van 19 maart 1991.

C. De voorwaarde van financiële draagkracht

Tot slot dient de vervoeronderneming de belangrijke economische voorwaarde van de financiële draagkracht te vervullen. Dit betekent dat de vervoerder moet beschikken over de financiële middelen die nodig zijn voor een correcte aanvang en een goed beheer van de onderneming (artikel 3, 3° van de EEG-richtlijn nr. 74/561, zoals gewijzigd door artikel 1 van de EEG-

¹⁵⁹. Zo geldt bijvoorbeeld het getuigschrift van vakbekwaamheid voor nationaal en internationaal vervoer dat is afgegeven na het volgen van de cursussen en het afleggen van de examens zoals geregeld in het besluit van 18 maart 1993, voor het verkrijgen van zowel algemene vergunningen voor nationaal vervoer als algemene vergunningen voor internationaal vervoer (artikel 12 § 1 van het K.B. van 18 maart 1991).

¹⁶⁰. Zie voor het model van het getuigschrift: bijlage 1 bij het M.B. van 19 maart 1991. Het vroegere getuigschrift van vakbekwaamheid voor internationaal vervoer uit het eerste reglement terzake gold echter als bewijs van vakbekwaamheid voor maximum twee ondernemingen of takken van vervoerondernemingen (zie artikel 2 § 1 van het M.B. van 7 maart 1967).

¹⁶¹. In geval van overlijden of onbekwaamheid beschikt men op basis van de wet over een overgangsperiode van maximum één jaar vanaf de gebeurtenis (artikel 9 § 2, lid 1), terwijl bij verlating van de onderneming de minister of zijn gemachtigde voor de aanwerving van een plaatsvervanger een termijn zal bepalen van maximaal zes maanden (artikel 9 § 3).

richtlijn nr. 89/438) en geschiedt door het bewijs van een **hoofdelijke borgtocht** van ten minste 250.000 frank per algemene vergunning voor nationaal vervoer (artikel 18 van het K.B. van 18 maart 1991)¹⁶². Een van de essentiële wijzigingen van de nieuwe regeling van 1991 is dat de voorwaarde van financiële draagkracht thans enkel kan gerealiseerd worden door middel van deze hoofdelijke borgstelling vanwege een financiële instelling (een bank, een private spaarbank, een openbare kredietinstelling of een verzekeringsmaatschappij, zie artikel 19 van het K.B.), terwijl voordien een deponing van gelden of waarden bij de Deposito- en Consignatiekas eveneens toegelaten was¹⁶³.

Deze hoofdelijke borgtocht is bedoeld tot waarborg van de schulden van de onderneming die voortspruiten uit de uitoefening van het beroepsgoederenvervoer en die gedekt zijn door een algemene vergunning voor nationaal of internationaal vervoer (artikel 21)¹⁶⁴. De wijze waarop dan de schuldeisers voor deze vervoerschulden (alsmede de minister voor een niet-betaling van de verschuldigde retributies) beroep kunnen doen op de borgtocht, wordt vastgelegd in artikel 22 van het K.B. van 18 maart 1991, terwijl artikel 23

¹⁶². Het model van bewijs van de hoofdelijke borgtocht wordt door de minister bepaald (artikel 20 van het K.B. van 18 maart 1991), wat geschiedt in artikel 22 van het M.B. van 19 maart 1991.

Het systeem van een borgtocht werd in het vorige reglement (de artikelen 37-41 van het K.B. van 5 september 1978) ingevoegd door het K.B. van 11 september 1987, *B.S.*, 22 oktober 1987. Voordien verwees het K.B. van 1978 terzake naar artikel 1 van het K.B. nr. 56 van 10 november 1967 ter bevordering van het gebruik van giraal geld en naar artikel 1 van het K.B. van 20 juli 1964 tot coördinering van de wetten betreffende het handelsregister. De vervoerder voldeed dan aan de voorwaarde van financiële draagkracht, indien hij zich ingeschreven had in het handelsregister en houder was van een bankrekening.

¹⁶³. Verslag aan de Koning bij het K.B. van 18 maart 1991, *B.S.*, 12 april 1991, 7581. Zie voor deze laatste wijze van borgstelling: artikel 38 § 2 van het (thans opgeheven) K.B. van 5 september 1978.

Voor de borgtochten door middel van een deponering van gelden of waarden werd wel een overgangsregeling voorzien in artikel 29 van het K.B. van 18 maart 1991.

De hoofdelijke borgtochten gesteld overeenkomstig het vroegere K.B. van 5 september 1978 worden vervolgens gelijkgesteld met deze uit de nieuwe regeling (artikel 28 van het K.B.).

¹⁶⁴. De handelsschulden van de vervoerder zijn zodoende gedekt; de schulden die de onderneming echter heeft opgelopen door bijvoorbeeld op te treden als vervoercommissienair, commissienair-expediteur of douane-agent vallen niet onder deze waarborg (zie PUTZEYS, J., "Toegang tot het beroep van vervoerder", in Handboek goederentransport over de weg, 1, 1/9; betreft nog het vroegere (maar inhoudelijk vergelijkbare) voorschrift terzake uit artikel 38 § 1, lid 1 van het K.B. van 5 september 1978, zoals ingevoegd door artikel 3 van het K.B. van 11 september 1987).

bepaalt binnen welke termijn de hoofdelijke borg van zijn verplichtingen bevrijd is.

In bepaalde gevallen is de vervoeronderneming verplicht tot herstel of aanvulling van de borgtocht binnen een vrij korte tijdsperiode.

Zo brengt de hoofdelijke borg een volledige of gedeeltelijke afneming op de borgtocht onverwijld ter kennis van de minister (of zijn gemachtigde), die deze afneming op zijn beurt aan de vervoeronderneming mededeelt (artikel 24 § 1, 1°-2° van het K.B. van 18 maart 1991). Binnen de dertig dagen vanaf de datum van verzending van deze mededeling door de minister, moet dan de onderneming de borgtocht herstellen of aanvullen (artikel 24 § 1, 3° van het K.B. van 1991)¹⁶⁵.

Ook indien de hoofdelijke borg beslist zich geheel of gedeeltelijk te ontdoen van zijn verplichtingen, volgt er een kennisgeving van de borg aan de minister (of zijn gemachtigde) en een mededeling van de minister (of zijn gemachtigde) aan de betrokken vervoeronderneming (artikel 24 § 2, 1°-2° van het K.B. van 1991). In deze specifieke hypothese dient de onderneming de borgtocht te herstellen of aan te vullen binnen een termijn van drie maanden vanaf de datum van verzending van de mededeling door de minister (artikel 24 § 2, 3° van het K.B. van 1991).

Indien de vervoerder deze specifieke verplichtingen niet nakomt, overtreedt hij een uitvoeringsbepaling uit de toegangsregeling die strafrechtelijk gehandhaafd wordt op basis van de correctionele strafrechtsbepaling van artikel 2 van de transportstrafwet van 18 februari 1969. Het niet-aanvullen of het niet-herstellen van de borgtocht kan dan naar Belgisch transportstrafrecht een vervoermisdrijf constitueren.

¹⁶⁵. In de vorige regeling diende de vervoerder binnen de 30 dagen de borgtocht waarop enige afneming is verricht, te herstellen of aan te vullen zonder dat hij daarom verzocht moest worden (artikel 39 § 1 van het K.B. van 5 september 1978).

AFDELING 2. DE REGULERING VAN DE RIJ- EN RUSTTIJDEN EN DE TACHOGRAAF

§ 1. OPGAVE VAN DE RECHTSBRONNEN EN STRAFRECHTELIJKE SITUERING

Bij het uitoefenen van de activiteit van het vervoeren van goederen over de weg moeten zowel de vervoerder als de bestuurder rekening houden met specifieke *sociale voorschriften*, eigen aan hun arbeidssituatie, die bij overtreding aanleiding kunnen geven tot een *strafrechtelijke aansprakelijkheid* in hunnen hoofde. Deze sociale voorschriften reglementeren op gedetailleerde wijze de verplichte rij-en rusttijden in het nationaal en internationaal wegvervoer en zijn tot stand gekomen binnen de Europese Gemeenschap in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, als één van de essentiële activiteiten van de EEG¹⁶⁶.

De actueel geldende sociale EG-normen inzake leeftijd van de bemanningsleden, de maximale rij- en minimale rusttijden en het systeem van controle hierop in de sector van het wegvervoer, komen voor in 2 verordeningen van 1985, met name de **verordening (EEG) 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer**¹⁶⁷ (de zgn. **sociale verordening**) en de **verordening (EEG) 3821/85**

¹⁶⁶. Zie de artikelen 3 e) en 74 e.v. van het verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, ondertekend te Rome op 25 maart 1957 en goedgekeurd bij de wet van 2 december 1957, B.S., 25 december 1957. Voor een globale, juridische bespreking van het gemeenschappelijk vervoerbeleid van de EEG, kunnen we refereren aan het Nederlands proefschrift van TROMM, J.J.M., Juridische aspecten van het communautair vervoerbeleid, 1990, 534 p., alsmede naar GREAVES, R., Transport law of the European Community, 1991, 238 p. De uitgevaardigde communautaire wetgeving aangaande de sociale normen is meer specifiek gefundeerd op artikel 75, 1-c van het EEG-verdrag waarin in de kontekst van het gemeenschappelijk vervoerbeleid de ruime bevoegdheid wordt verleend aan de Raad tot vaststelling van "alle overige dienstige bepalingen" (zie tevens BLANPAIN, R., Europees Arbeidsrecht, 1993, nr. 298; tevens GULDENMUND, R.M.A., Strafrechtelijke handhaving van het gemeenschapsrecht, 1992, p. 238).

Andere beslissingen die de Europese gemeenschapswetgever heeft genomen in het kader van dit gemeenschappelijk vervoerbeleid hebben tevens recent geresulteerd in een grondige aanpassing van de strafrechtelijk gehandhaafde voorschriften aangaande het beroepsgoederenvervoer over de weg (zie supra afdeling 1 van huidig hoofdstuk).

¹⁶⁷. PB.L., 1985, 370/1. Voor de voorbereidende teksten kunnen we verwijzen naar het voorstel van de Commissie dd. 20 maart 1984 en dd. 13 augustus 1985, PB.C., 1984, 100/3 en 1985, 223/5; het advies van het Europees Parlement dd. 19 april 1985, PB.C., 1985, 122/161 en het advies van het Economisch en Sociaal Comité dd. 27 februari 1985 en dd. 26 september 1985, PB.C., 1985, 104/4 en 303/29.

van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer¹⁶⁸ (de zgn. tachograafverordening). Deze EEG-verordeningen hebben zowel betrekking op het personen- als goederenvervoer over de weg, doch in onze studie beperken we ons tot de sociale voorschriften betreffende het goederenvervoer.

De Raad heeft in deze communautairrechtelijke voorschriften de sanctionering van inbreuken niet zelf geregeld, doch zulke regeling opgedragen aan de lidstaten. De beide EEG-verordeningen van 1985, zoals ook de vorige verordeningen in deze materie, verplichten namelijk de lidstaten tijdig de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging van de verordeningen en die onder meer betrekking moeten hebben op de organisatie, de procedure en de controlemiddelen, alsmede op de *bij overtredingen toepasselijke sancties* (artikel 17, 1° van de EEG-verordening nr. 3820/85 en artikel 19, 1° van de EEG-verordening nr. 3821/85)¹⁶⁹.

Deze communautaire uitvoeringsverplichting op het vlak van de sanctionering betekent niet dat de transportinbreuk exclusief langs strafrechtelijke weg moet worden gesanctioneerd, maar verleent aan de lidstaten een keuzevrijheid naar de aard van de toepasselijke sanctie (civielrechtelijk, administratief of strafrechtelijk)¹⁷⁰. De lidstaten beschikken zodoende over een beoordelingsvrijheid op het vlak van de sanctionering van de communautaire vervoerinbreuken. Steunend op artikel 5 van het EEG-verdrag dient luidens de vaste jurisprudentie van het Europees Hof van Justitie de gekozen en uitgewerkte sanctieregeling van de lidstaten wel te voldoen aan een tweevoudige voorwaarde: *primo* moeten de overtredingen bestraft worden onder gelijke materiële en formele voorwaarden als vergelijkbare en even ernstige overtredingen van het nationaal recht en *secundo* dienen de straffen doel-

¹⁶⁸. P.B.L., 1985, 370/8.

¹⁶⁹. Zie bv. voor de niet-tijdige uitvoering van de vorige tachograafverordening van 20 juli 1970 (nr. 1463/70) in hoofde van het Verenigd Koninkrijk: H.v.J., 7 februari 1979, zaak 128/78, Jur., 1979, 419, met concl. Adv.Gen. H. MAYRAS; TINNION, J., "The tachygraph case", European Law Review, 1979, 120-125.

¹⁷⁰. Zie specifiek voor de in artikel 17 van de sociale verordening voorgeschreven uitvoeringsverplichting: VAN GERVEN, W., Concl. voor H.v.J., 2 oktober 1991, zaak C-7/90 (VANDEVENNE), Try, 1992, (158), p. 160, nr. 8; meer algemeen tevens: VERVAELE, J.A.E., EEG-fraude en Europees economisch strafrecht, 1991, 5-15.

treffend, evenredig en afschrikkend te zijn¹⁷¹. Van zodra het nationaal sanctieregime aan deze dubbele communautaire voorwaarde beantwoordt, kan de bestraffing geschieden overeenkomstig de grondbeginselen van het strafrecht van elke lidstaat. Noch deze communautaire transportverordeningen (nrs. 3820/85 en 3821/85), noch artikel 5 van het EEG-verdrag verplichten dan de lidstaten een welbepaald strafrechtelijk stelsel in te voeren, zoals bijvoorbeeld een objectieve strafrechtelijke aansprakelijkheid of een strafrechtelijke aansprakelijkheid van rechtspersonen¹⁷².

België heeft geopteerd voor het STRAFRECHT als instrument tot handhaving van de EEG-vervoerrechtsregels inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf. Eenzelfde sanctioneringskeuze werd gemaakt door andere EG-lidstaten¹⁷³.

De EEG-verordening nr. 3820/85 wordt uitgevoerd door het K.B. van 13 mei 1987¹⁷⁴ en de EEG-verordening nr. 3821/85 door het K.B. van 13 juli 1984¹⁷⁵,

¹⁷¹. Zie specifiek voor de sociale verordening inzake de rij- en rusttijden voor het wegvervoer: H.v.J., 10 juli 1990, zaak C-326/88 (HANSEN), Jur., 1990, I, (2911), p. 2935, r.o. 17, J.T.T., 1992, 126; H.v.J., 2 oktober 1991, zaak C-7/90 (VANDEVENNE), Trv., 1992, (158), p. 162, r.o. 11.

¹⁷². H.v.J., 2 oktober 1991, (VANDEVENNE), r.o. 12 en 18, geciteerd in vorige voetnoot. Dit is een belangrijk jurisprudentieel standpunt voor het Belgisch transportstrafrecht, aangezien beide vernoemde strafrechtelijke stelsels niet bestaan in het Belgisch strafrecht (inclusief het transportstrafrecht). De constitutie van een Belgisch transportmisdrijf vereist altijd de aanwezigheid van een schuldelement (zie hierna hoofdstuk 3) en de rechtspersoon-vervoerder kan wel een transportmisdrijf plegen, doch het is steeds een natuurlijke persoon die als schuldbekwame dader van het transportmisdrijf zal worden bestraft.

Het zij hierbij vermeld dat het Europees Hof in het aangehaalde arrest VANDEVENNE (r.o. 18) tevens oordeelt dat de sociale verordening een stelsel van objectieve strafrechtelijke aansprakelijkheid evenmin verbiedt. In een vorig arrest van 10 juli 1990 (HANSEN, eveneens geciteerd in vorige voetnoot), besliste het Hof reeds dat de (vroegere) sociale verordening zich niet verzet tegen het in het Deense transportstrafrecht uitgewerkte systeem van objectieve strafrechtelijke aansprakelijkheid in hoofde van de werkgever-vervoerder wanneer diens bestuurder een inbreuk op de rij- en rusttijden heeft begaan.

¹⁷³. Raadpleeg terzake BUTT PHILIP, A., "L'application des règlements CEE "heures de conduite" et "tachygraphe" dans le secteur des transports routiers: rapport sur l'ensemble des pays de la communauté Européenne", in L'Europe des administrations? La mise en oeuvre de la législation communautaire dans les états membres, SIEDENTOPF, H. en ZILLER, J. (dir.), 1988, I, 139-198.

¹⁷⁴. K.B. van 13 mei 1987 houdende uitvoering van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, B.S., 4 juni 1987. Het uitvoeringsbesluit van de vorige sociale verordening (nr. 543/69), het K.B. van 23 maart 1970 (B.S., 1 april 1970),

gewijzigd door het K.B. van 10 november 1987¹⁷⁶. De Koning ontleent zijn bevoegdheid voor het treffen van maatregelen ter uitvoering van de beide EEG-verordeningen aan artikel 1 van de bijzondere **strafwet van 18 februari 1969**¹⁷⁷. De beide Belgische uitvoeringsbesluiten refereren in geval van overtreding van de verordeningsbepalingen en van de bepalingen van de uitvoeringsbesluiten uitdrukkelijk aan de strafrechtelijke regeling (materieel en formeel) van de transportstrafwet van 18 februari 1969 (zie de artikelen 3-4 van het K.B. van 13 mei 1987 en de artikelen 10-11 van het K.B. van 13 juli 1984). Deze transportstrafwet van 18 februari 1969 bevat in artikel 2 § 1 een blanco-strafnorm die strafbaar stelt: "de overtredingen van de besluiten genomen bij toepassing van artikel 1 van deze wet..."¹⁷⁸.

Het overtreden van de verschillende transportvoorschriften inzake de maximale rij- en minimale rusttijden en inzake de tachograaf als verplicht controleapparaat realiseert dan *het materieel bestanddeel van het transport-misdrijf* uit de strafbaarstelling van artikel 2 § 1 van de Wet van 1969 en kan also naar Belgisch transportstrafrecht aanleiding geven tot het opleggen van de aldaar voorgeschreven correctionele straffen¹⁷⁹. Op basis van de in de toepasselijke transportstrafwet bepaalde correctionele strafmaat en de drieledige misdrijfndeling van artikel 1 Sw., kunnen de vervoerinbreuken aangaande de rij- en rusttijden en de tachograaf gekwalificeerd worden als transportWANBEDRIJVEN.

werd opgeheven door artikel 6 van het K.B. van 1987.

¹⁷⁵. K.B. van 13 juli 1984 houdende uitvoering van de verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat bij het wegvervoer, B.S., 4 oktober 1984 (de titel van het uitvoeringsbesluit werd aangepast door het K.B. van 10 november 1987). Het uitvoeringsbesluit van de vorige tachograafverordening (nr. 1463/70), het K.B. van 23 april 1973 (B.S., 8 mei 1971), werd opgeheven door artikel 13 van het K.B. van 1984.

¹⁷⁶. B.S., 19 december 1987.

¹⁷⁷. Wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, B.S., 4 april 1969.

¹⁷⁸. Het zij vermeld dat artikel 2 van de Wet van 18 februari 1969 eveneens fungeert als strafrechtsgrond voor bepaalde inbreuken op de reglementering van het professioneel goederenvervoer (zie supra afdeling 1) en van het wegvervoer van gevaarlijke goederen (zie infra afdeling 5).

¹⁷⁹. Zie bv. recent voor de bestraffing van de inbreuken op de tachograafverordening: Cass., 26 juni 1991, Arr.Cass., 1990-91, 1063, R.W., 1991-92, 539, met noot SPRIET, B.; Cass., 16 februari 1993 (AR 6635), TRD&i, 1993-06, 463.

Het is nu voornamelijk deze communautaire wetgeving inzake de rij- en rusttijden en het bijhorende controleapparaat die veelvuldig overtreden wordt in de vervoerpraktijk, zodat de transportmisdrijven inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf het grootste aandeel vormen in het totaal van de vastgestelde en strafrechtelijk sanctioneerbare wegtransportinbreuken en dit zowel in België als in andere EG-lidstaten¹⁸⁰.

De Belgische transportstrafwet van 18 februari 1969 verbindt zodoende niet rechtstreeks strafsancties aan de inbreuken op de direct werkende sociale EG-normen inzake het wegvervoer van goederen, maar vereist terzake een *nationale strafrechtelijke uitvoeringsmaatregel*. Indien nu de vereiste strafrechtelijke uitvoeringsmaatregel nog niet werd uitgevaardigd of nog niet van kracht is op het ogenblik dat de rechtstreeks toepasselijke communautaire transportnormen in werking treden¹⁸¹, kan de handhaving in

¹⁸⁰. Dit blijkt bv. uit "Wegcontrole - Aktiviteitsverslag '89" van het Bestuur van het Vervoer van het ministerie van verkeerswezen. Zo kan uit de cijfergegevens van dit verslag berekend worden dat 42,5% van de vastgestelde vervoerinbreuken (met voertuigen ingeschreven in België en in het buitenland) voor het jaar 1989 betrekking had op de sociale reglementering (van het totaal aantal vastgestelde inbreuken werden door ons wel de overtredingen van de rijbewijs- en verkeersreglementering afgetrokken). Ook in rapporten van de Rijkswacht worden de inbreuken op de rij- en rusttijden in de sector van het wegvervoer van goederen sterk benadrukt (zie bv. DE WAELE, R., "Het imago van het wegverkeer", Symposium Het imago van het wegvervoer, Organisatie Febetra, 18 januari 1993; EECKHOUDT, F. en THOMAS, I., "Vrachtwagens en verkeersongevallen: objectieve of subjectieve verkeersonveiligheid?", Transport Info, Kluwer Ed., 25 januari 1993, nr. p. 1/10 en 1/12). Zowel de leden van de rijkswacht als de ambtenaren van het bestuur van het vervoer belast met een mandaat van gerechtelijke politie zijn bevoegd om deze transportmisdrijven op te sporen en vast te stellen (zie artikel 4 van het K.B. van 13 mei 1987 en artikel 11 van het K.B. van 13 juli 1984).

Zie in dezelfde zin voor bv. het Nederlandse transportstrafrecht (BLAAUW, A.M., "Concurrentievervalsing door toepassing van Nederlands strafrecht", NJB, 1990, 231 of het Franse strafrecht: DE FOS COLETTE, G., "Contrôles routiers", Bull.Transp., 1992, 470.

Niettegenstaande deze communautairrechtelijke vervoervoorschriften blijkbaar op een zeer frequente basis worden overtreden in de transportpraktijk, is het opvallend dat de Belgische rechtsleer tot op heden weinig aandacht aan deze transportmaterie heeft besteed. In een recent artikel stelt DE LEYE nog dat "*bij ontstentenis van een grondige juridische analyse van die verordeningen (bedoeld worden de sociale en tachograafverordening) moet men zich wel behelpen met de beknopte analyses ervan in elke algemene studies zoals ...*" (DE LEYE, O., "Sociaal strafrecht en Hof van Justitie", J.T.T., 1992, 117, noot 4). Met onze strafrechtelijke synthese van de 2 EEG-verordeningen kan misschien een meer theoretische onderbouw worden verleend aan dit belangrijk onderdeel uit de transportstrafrechtpraxis.

¹⁸¹. De kwestieuze sociale EG-normen zijn voorgeschreven in de rechtsvorm van een verordening. Verordeningen zijn EG-wetten die verbindend zijn in al hun onderdelen en rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat (artikel

België van deze EG-transportnormen (tijdelijk) niet geschieden door middel van de strafbepalingen uit het Belgisch transportstrafrecht. Wanneer dan nadien een nationale strafrechtelijke uitvoeringsmaatregel volgt, kan deze ingevolge het strafrechtelijk non-retroactiviteitsbeginsel (verwoord in artikel 2, lid 1 Sw., artikel 7 E.V.R.M. en artikel 15.1 BUPO) niet met terugwerkende kracht worden toegepast op de transportfeiten gepleegd vóór de inwerkingtreding van deze nationale penale maatregel.

Een dergelijke tijdelijke afwezigheid van strafbaarstelling van transportinbreuken heeft zich voorgedaan bij de inwerkingtreding van de huidige sociale en tachograafverordening. De EEG-verordening nr. 3820/85 van 20 december 1985 is in werking getreden op 29 september 1986 (artikel 19 van de verordening) en de strafrechtelijke uitvoeringsmaatregel is pas genomen bij K.B. van 13 mei 1987 dat in werking is getreden op de dag van publicatie, zijnde 4 juni 1987 (artikel 7 van het K.B.). Dit K.B. van 13 mei 1987 kan dan ook geen toepassing vinden op de overtredingen van de voorschriften uit de EEG-verordening nr. 3820/85 die werden gepleegd vóór 4 juni 1987¹⁸². Interessant aan de voormelde casus was dat de verordening nr. 3820/85 niet de eerste communautaire wetgeving was die de rij- en rusttijden voor het wegvervoer reguleerde en dat inbreuken op het vorige EEG-besluit terzake (de EEG-verordening nr. 543/69 van 25 maart 1969) strafrechtelijk werden gesanctioneerd op grond van de vroegere strafrechtelijke uitvoeringsmaatregel (het K.B. van 23 maart 1970) die niet werd opgeheven op het ogenblik van de inwerkingtreding van de nieuw sociale verordening. De vraag rees dan of deze vroegere strafrechtelijke uitvoeringsmaatregel (tijdelijk) zijn penaliseringfunctie kon blijven waarnemen ten aanzien van de nieuwe verordening nr. 3820/85. Het Hof van Cassatie heeft deze vraag -na een procedure van prejudiciële vraagstelling bij het Europees Hof van Justitie overeen-

189, lid 2 van het EEG-verdrag). Deze EG-vervoerwetteksten dienen m.a.w. niet te worden omgezet in interne transportwetgeving.

¹⁸². Cass., 9 januari 1990, Arr.Cass., 1989-90, 611; Cass., 27 oktober 1992, R.Cass., 1992, p. 243, nr. 927, Turnh.rechtsl., 1992, 179.

Eenzelfde situatie van afwezigheid van strafrechtshandhaving heeft zich voorgedaan bij de tachograafverordening. Deze verordening nr. 3821/85 is eveneens in werking getreden op 29 oktober 1986 (artikel 21 van de verordening), terwijl de nationale uitvoeringsmaatregel uit het Belgisch vervoerstrafrecht pas van kracht werd op 19 december 1987 (K.B. van 13 juli 1984, aangepast aan de huidige verordening nr. 3821/85 bij K.B. van 10 november 1987 dat in werking trad op 19 december, de dag van publicatie). De mogelijke inbreuken op de EEG-verordening nr. 3821/85 gepleegd vóór 19 december 1987 kunnen dan ook ons inziens strafrechtelijk niet gesanctioneerd worden door gebruik te maken van de aangepaste strafrechtelijke uitvoeringsmaatregel.

komstig artikel 177 van het EEG-verdrag- in een recent arrest ontkennend beantwoord¹⁸³.

Een gelijkaardige regeling als de sociale EG-voorschriften komt voor in de **Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanning in het internationaal vervoer over de weg van 1 juli 1970** (de zgn. **AETR-overeenkomst**), tot stand gekomen in het kader van de economische commissie voor Europa van de Verenigde Naties en in België goedgekeurd door de **Wet van 10 februari 1975**¹⁸⁴. Deze AETR-overeenkomst, waarvan de inhoud in grote mate overeenstemt met de sociale verordening¹⁸⁵, zal in welbepaalde gevallen

¹⁸³. Cass., 27 oktober 1992, R.Cass., 1992, p. 243, nr. 927, Turnh. Rechtsl., 1992, 179.

De prejudiciële vraag werd door het Hof van Cassatie geformuleerd in het arrest van 9 januari 1990 (Arr.Cass., 1989-90, 611) en had betrekking op de uitlegging van artikel 18, 2° van de verordening nr. 3820/85 waarin wordt gesteld dat de verwijzingen naar de ingetrokken verordening nr. 543/69 (zijnde de vorige sociale verordening) gelden als verwijzingen naar de verordening nr. 3820/85. De vorige nationale uitvoeringsmaatregel (het K.B. van 23 maart 1970) bevatte een dergelijke verwijzing naar de vroegere sociale verordening in het kader van de aanduiding van de toepasselijke transportstrafwet (artikel 3 van het K.B.). Hierbij rees dan de vraag of deze verwijzing in het intern Belgisch uitvoeringsrecht ook kan gelden als een verwijzing in de zin van artikel 18.2 van de verordening nr. 3820/85. Indien dit de betekenis zou zijn van het artikel 18.2, kon op het intern Belgisch vlak een continuering van strafbaarheid van de transportinbreuken inzake de rij- en rusttijden rechtsgeldig geargumenteerd worden.

Bij arrest van 2 oktober 1991 heeft het Europees Hof van Justitie echter geoordeeld dat artikel 18.2 van de verordening nr. 3820/85 doelt op de gevolgen van de intrekking van de vorige sociale verordening op communautair vlak en alzo gericht is naar de verwijzingen in andere communautaire handelingen. Artikel 18.2 moet volgens het Hof dan ook zo uitgelegd worden dat het geen betrekking heeft op verwijzingen naar de ingetrokken verordening nr. 543/69 die in de nationale uitvoeringsbepalingen van die verordening voorkomen (H.v.J., 2 oktober 1991, zaak C-8/90, J.T.T., 1992, 123 met noot, Turn.Rechtsl., 1992, 179). De laattijdige uitvoering vanwege de Belgische wetgever kan dus niet gered worden door het inroepen van een communautair voorschrift, met verstrekende gevolgen op het domein van het Belgisch transportstrafrecht (met name een tijdelijke decriminalisering).

Deze interessante casus van intertemporaal strafrecht op het domein van het Belgisch transportstrafrecht hebben we supra meer gedetailleerd besproken in het hoofdstuk aangaande de werking van de transportstrafwet in de tijd (voor een verdere toelichting kan dan ook naar de betreffende bespreking verwezen worden, zie supra in deel I: de toepassing van het beginsel van de niet-retroactiviteit van de transportstrafwet op het Europees transportrecht).

¹⁸⁴. B.S., 12 juli 1978.

¹⁸⁵. Zie voor een vergelijkende tabel van de voornaamste beschikkingen van de sociale verordening en van de AETR: VANDENBERGEN, E. en HENDRICKX, M., "De arbeidsreglementering eigen aan het beroepsgoederenvervoer over de weg", I.W.T., 1988, 24. Raadpleeg tevens voor de inhoud van de AETR: PONET, F., Transportzakboekje, 1993, 103-109.

van toepassing zijn in plaats van de EEG-verordening 3820/85¹⁸⁶.

Vanuit strafrechtelijk oogpunt is echter van belang dat deze AETR-overeenkomst -voor zover ons bekend- in België niet werd uitgevoerd door een K.B. zoals voorgeschreven in artikel 1 van de transportstrafwet van 18 februari 1969, zodat -mede gelet op het ontbreken van een rechtstreekse strafbaarstelling in de strafwet- de vervoerinbreuken op de internationale AETR-overeenkomst van 1970 strafrechtelijk tot op heden NIET beteugeld kunnen worden met de strafsancties van artikel 2 van de bijzondere strafwet van 18 februari 1969.

§ 2. ONTSTAAN- EN EVOLUTIEOVERZICHT EN DOELSTELLING VAN DE EG-VOORSCHRIFTEN INZAKE DE RIJ- EN RUSTTIJDEN EN HET BIJHORENDE CONTROLESYSTEEM

A. Overzicht van het ontstaan en de evolutie van de EG-voorschriften

Het startsein voor deze specifieke sociale reglementering van het wegvervoer op Europees vlak werd gegeven door de Raad van ministers in zijn beschikking van 13 mei 1965¹⁸⁷, luidens dewelke de opheffing van de dispariteiten die de mededingingsvoorwaarden in het vervoer wezenlijk kunnen vervalsen (op het gebied van de belastingen, de overheidsmaatregelen en de sociale regelingen) één van de doeleinden moet zijn van het gemeenschappelijk vervoerbeleid. Het was volgens de Raad bijgevolg noodzakelijk communautaire maatregelen te treffen tot harmonisatie of aanpassing van bepaalde wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen. Op sociaal vlak was voornamelijk een harmonisatie vereist van de voorschriften inzake de samenstelling van de bemanning en de rij- en rusttijden, waarbij tevens een controle op de naleving van deze bepalingen moest ingericht worden¹⁸⁸.

¹⁸⁶. Zie infra toepassingsgebied *ratione loci* van de EEG-verordening nr. 3820/85.

¹⁸⁷. Beschikking (EEG) van de Raad van 13 mei 1965 met betrekking tot de harmonisatie van bepaalde voorschriften die van invloed zijn op de mededinging in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren, PB., 1965, 1500/65. Titel III (de artikelen 10-13) van de beschikking heeft betrekking op de voorschriften op sociaal gebied.

¹⁸⁸. Zie de motivering van de beschikking van de Raad van 13 mei 1965, geciteerd in de vorige voetnoot.

In uitvoering van titel III (betreffende de sociale regelingen) van de beschikking van 13 mei 1965 en op grond van artikel 75 van het EEG verdrag, werd door de Raad de **verordening (EEG) nr. 543/69 van 25 maart 1969 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer** uitgevaardigd¹⁸⁹. Deze EEG-verordening van 25 maart 1969 bevatte een aantal belangrijke sociale rechtsregels voor de sektor van het wegvervoer (de leeftijd en samenstelling van de bemanning, de ononderbroken en dagelijkse rijtijd, de dagelijkse en wekelijkse rusttijd en een controlestelsel), die meermaals werden gewijzigd en aangevuld¹⁹⁰. Om een toezicht mogelijk te maken op de naleving van deze sociale verordeningsbepalingen, werd een persoonlijk controleboekje ingesteld voor alle bemanningsleden, die in de dagelijkse werkbladen van dit controleboekje de verschillende tijdsgroepen (dagelijkse rusttijd, arbeidsonderbrekingen, rijtijd, overige tijd van afwezigheid op het werk) dienden te noteren (zie de artikelen 14 e.v.); de verordening voorzag echter reeds in de vervanging van het controleboekje door een meer betrouwbare controlemethode in de vorm van een mechanisch controleapparaat met een automatische registratie, waarvan de Raad de technische kenmerken en de gebruiks- en controleregels diende vast te stellen (artikel 16 van de verordening nr. 543/69). De communautaire regeling over dit mechanisch controleapparaat (de **tachograaf** genoemd) werd door de Raad uitgevaardigd in de **verordening (EEG) nr. 1463/70 van 20 juli 1970 betreffende de invoering van een controleapparaat bij het wegvervoer**¹⁹¹. Deze verordening van 20 juli 1970 schreef een algemene verplichting

¹⁸⁹. P.B.L., 1969, 77/49. De verordening trad in werking op 1 april 1969 en was in een eerste fase enkel van toepassing op het grensoverschrijdend vervoer tussen de lidstaten (zie artikel 19). Voor de voorbereidende teksten kunnen we verwijzen naar het voorstel van de Commissie dd. 27 juli 1966, P.B., 1966, 3195/66; het advies van het Europees Parlement dd. 17 maart 1967, P.B., 1967, 993/67 en het advies van het Economisch en Sociaal Comité dd. 23 februari 1967, P.B., 1967, 1802/67.

¹⁹⁰. Door de verordening (EEG) nr. 514/72 van de Raad van 28 februari 1972, P.B.L., 1972, 67/1; verordening (EEG) nr. 515/72 van de Raad van 28 februari 1972, P.B.L., 1972, 67/11; verordening (EEG) nr. 2827/77 van de Raad van 12 december 1977, P.B.L., 1977, 334/1.

¹⁹¹. P.B.L., 1970, 164, 1; later gewijzigd en aangevuld door de verordening (EEG) nr. 1787/73 van de Raad van 25 juni 1973, P.B.L., 1973, 181/1 en de verordening (EEG) nr. 2828/77 van de Raad van 12 december 1977, P.B.L., 1977, 334/5. Voor de voorbereidende teksten kunnen we verwijzen naar het voorstel van de Commissie dd. 21 mei 1969, P.B.C., 1969, 82/15; het advies van het Europees Parlement dd. 8 oktober 1969, P.B.C., 1969, 139/21 en het advies van het Economisch en Sociaal Comité dd. 26 februari 1970, P.B.C., 1970, 36/28.

voor tot installatie en gebruik van het controleapparaat in de voertuigen bestemd voor het goederenvervoer over de weg (met een zeer ruim tijdschema voor invoering)¹⁹² teneinde een doeltreffende controle te kunnen uitoefenen op de verschillende tijdsgroepen uit de verordening nr. 543/69 van 25 maart 1969. Na ongeveer 15 jaar toepassing bestond er volgens de Europese Commissie een behoefte aan een grotere flexibiliteit in de sociale voorschriften van de verordening 543/69, zonder dat dit weliswaar ten koste van de beoogde doelstellingen mocht gaan¹⁹³. Deze behoefte aan versoepeling, gekoppeld aan een streven naar overzichtelijkheid (alle geldende bepalingen in één enkele tekst), heeft geleid tot de intrekking en vervanging van de verordening 543/69 door de huidige sociale verordening, de **verordening (EEG) nr. 3820/85 van 20 december 1985**¹⁹⁴. Om dezelfde reden van overzichtelijkheid werd de gewijzigde en aangevulde verordening nr. 1463/70 betreffende het controleapparaat ingetrokken en vervangen door de **verordening (EEG) 3821/85 van 20 december 1985**¹⁹⁵ die tevens de controlebepalingen uit de verordening 543/69 heeft overgenomen. De 2 nieuwe EEG-verordeningen (nr. 3820/85 en nr. 3821/85) zijn beide in werking getreden op 29 september 1986¹⁹⁶.

¹⁹². Zie artikel 4 en 20, 2° en 3° van de verordening 1463/70, zoals gewijzigd door de verordening (EEG) nr. 2828/77 van 12 december 1977 (de verplichting ging voor de eerste maal in voor een aantal voertuigen vanaf 1 januari 1975; artikel 20, 3° werd ingevoerd door de verordening (EEG) nr. 1787/73 van 25 juni 1973). Wanneer het controleapparaat werd gebruikt overeenkomstig de verordeningsbepalingen, waren de regels inzake het persoonlijk controleboekje uit de verordening 543/69 niet meer van toepassing (artikel 5 van de verordening 1463/70, zoals gewijzigd door de verordening (EEG) nr. 2828/77 van 12 december 1977).

¹⁹³. Zie de motivering in de preambule van het voorstel van de Commissie voor een verordening van de Raad houdende wijziging van de verordening (EEG) nr. 543/69 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en verordening (EEG) nr. 1463/70 betreffende de invoering van een controleapparaat in het wegvervoer, **P.B.C.**, 1984, 100/3. Eenzelfde motivering is opgenomen in de preambule van de verordening 3820/85, **P.B.L.**, 1985, 370/1.

¹⁹⁴. Artikel 18 van de verordening 3820/85 heft de verordening (EEG) nr. 543/69 op, behoudens voor bepaalde vervoercategorieën die tijdelijk (tot 31.12.89) onderworpen bleven aan sommige bepalingen uit de verordening 543/69. Op de doorgevoerde versoepeling van de reglementering wordt bijvoorbeeld ook gewezen in H.v.J., 2 oktober 1991, zaak C-8/90, **J.T.T.**, 1992, 123, r.o. 3.

¹⁹⁵. Zie de motivering in de preambule en artikel 20 van de verordening (EEG) 3821/85 van 20 december, **P.B.L.**, 1985, 370/8 en /12.

¹⁹⁶. Inwerkingtreding: artikel 19 van de verordening nr. 3820/85 en artikel 20 van de verordening nr. 3821/85. Zie voor een globale vergelijking tussen de vroegere en de huidige EEG-ver-

B. Doelstelling van de EEG-voorschriften

Met de communautaire voorschriften van sociale aard over de rij- en rusttijden worden drie samenhangende doelstellingen nagestreefd¹⁹⁷:

- (1) *harmonisatie van de concurrentievoorwaarden;*
- (2) *sociale vooruitgang;*
- (3) *verhoging van de verkeersveiligheid.*

Naast de economisch georiënteerde doelstelling (eenzelfde regeling van het rij-en rusttijdenstelsel verhindert op dit vlak een ongunstige beïnvloeding en vervalsing van de concurrentieverhoudingen tussen de vervoerders)¹⁹⁸ hebben de EEG-harmonisatiemaatregelen tevens als doel het verbeteren enerzijds van de arbeidsvoorwaarden van de bestuurders¹⁹⁹ (voldoende evenwicht tussen rij- en rustperiodes, tussen de professionele en privé-tijdsbesteding van de bestuurder) en anderzijds van de verkeersveiligheid (het voorkomen van oververmoeidheid achter het stuur en van de desgevallend hierdoor veroorzaakte ongevallen door het verhinderen van overdréven rijduur en onvoldoende rustperiodes). Een strafbare gedraging inzake de rij- en rusttij-

ordeningen betreffende de rij-en rusttijden en betreffende het controleapparaat: DE FOS COLETTE, G., "La nouvelle réglementation sociale européenne", Bull.Transp., 1986, 109-122 (le règlement C.E.E. n°3820/85) en 129-132 (le règlement C.E.E. n°3821/85).

¹⁹⁷. Zie de motivering in de preambule van de verordening (EEG) nr. 3820/85 van 20 december 1985, P.B.L., 1985, 370/1 en in het voorstel van de Commissie dd. 20 maart 1984 tot wijziging van de vorige sociale verordening, P.B.C., 1984, 100/3. Deze drie doelstellingen van de sociale voorschriften ten werden reeds benadrukt in de preambule van de vorige verordening 543/69 en van de wijzigingsverordeningen 515/72 en 2827/77 (zie P.B.L., resp. 1969, 77/49; 1972, 67/11; 1977, 334/1).

Deze doelstellingen worden tevens benadrukt door: VOGEL-POLSKY, E., "L'incidence du droit social européen sur le droit du travail belge", in Cent ans de droit social belge - Offerts à Louis Duchatelet, 1988, 757 en X, "Honderd jaar sociaal recht in België. De internationale en supranationale betrekkingen en normen", Arbeidsblad, 1988, 622.

¹⁹⁸. Deze eerste doelstelling werd vnl. benadrukt in de EEG-beschikking van 13 mei 1965, die streefde naar de opheffing van de concurrentievervalsingen in de vervoersector door harmonisatie van de sociale wetgeving.

¹⁹⁹. In het kader van een betwisting over de al dan niet toepassing van een amnestiewet, heeft het Franse Hof van Cassatie herhaaldelijk beslist dat deze voorschriften weliswaar de verkeersveiligheid willen verzekeren, doch in hoofdzaak betrekking hebben op de arbeidsvoorwaarden in het wegtransport (zie Cass.fr., 20 april 1982, Bull.Crim., nr. 95, D., 1983, 47, met noot PAIRE, G.; Cass.fr., 18 mei 1982, Bull.Transp., 1982, 405; Cass.fr., 3 mei 1983, Bull.Transp., 1988, 474; Cass.fr., 11 mei 1989, Bull.Crim., nr. 190).

den kan zodoende simultaan meerdere rechtsgoederen en -belangen aantasten, zodat deze geïncrimineerde transportgedraging kan getypeerd worden als een "pluri-offensief" misdrijf²⁰⁰.

Omwille van derde doelstelling (de verkeersveiligheid) werd in het kader van een Duits strafproces aan het Hof van Justitie de prejudiciële vraag gesteld of de vorige sociale verordening nr. 543/69 "door het EEG-verdrag wordt gedekt en derhalve geldig is"; de beklaagde voerde namelijk als verweer dat de bevordering van de verkeersveiligheid buiten de bevoegdheden viel die het verdrag ter zake van het vervoer aan de Raad toekent. Volgens het Hof bestaan er echter geen feiten of omstandigheden die de geldigheid van de verordening nr. 543/69 kunnen aantasten. Deze verordening heeft voornamelijk betrekking op de sociale materie en vormt slechts een gedeeltelijke uitvoering van het gemeenschappelijk vervoerbeleid van de EEG; bij het hierbij regelen van onderwerpen die tegelijkertijd betrekking hebben op het sociaal beleid en op de verkeersveiligheid -voor zover deze twee onderling samenhangen-, heeft de Raad zijn bevoegdheden niet overschreden²⁰¹.

Het is vanuit deze drie belangrijke doelstellingen van harmonisatie van de mededinging, verbetering van de arbeidsvoorwaarden en bevordering van de verkeersveiligheid dat het Hof van Justitie voortdurend vertrekt bij de interpretatie van de verschillende verordeningsbepalingen in het kader van de prejudiciële procedure overeenkomstig artikel 177 EEG-verdrag²⁰².

²⁰⁰. Dit is een term die volgens de Franse penalisten MERLE en VITU afkomstig is van het Italiaanse strafrecht (MERLE, R. en VITU, A., Droit pénal spécial, 1982, 30).

²⁰¹. H.v.J., 28 november 1978, Jur., 1978, 2311, concl. Adv.Gen. J.P. WARNER. Volgens de advocaat-generaal is het voldoende dat één van de drie doelstellingen krachtens artikel 75 (betreft het gemeenschappelijk vervoerbeleid) van het EEG-verdrag geoorloofd is, gezien in zulk geval de gemeenschapsmaatregel zijn geldigheid niet verliest doordat hij daarnaast ook een ander nuttig doel dient; vervolgens betoogt WARNER dat alle drie de doelstellingen wel degelijk door het artikel 75 gedekt worden (WARNER, J.P., Conclusie van 9 november 1978, bij H.v.J., 28 november 1978, Jur., 1978, 2323-2325). Raadpleeg voor een verdere bespreking van dit arrest en van de juridische basis van de sociale verordening: TROMM, J.J.M., Juridische aspecten van het communautair vervoerbeleid, 1990, 356-358 en 339-340.

In een recent arrest heeft het Hof van Justitie deze derde doelstelling van de verkeersveiligheid bijvoorbeeld toegepast bij de beoordeling van een in het Deens transportstrafrecht voorkomend systeem van objectieve strafrechtelijke aansprakelijkheid van de werkgever-vervoerder (zie H.v.J., 10 juli 1990, zaak C-326/88 (HANSEN), Jur., 1990, I, 2911, r.o. 19, met concl. Adv. Gen. W. VAN GERVEN, J.T.T., 1992, 126).

²⁰². Zie bv. H.v.J., 25 januari 1977, Jur., 1977, 29; H.v.J., 6 december 1979, Jur., 1979, 3639; H.v.J., 11 juli 1984, Jur., 1984, 2863; H.v.J., 28 maart 1985, Jur., 1985, 1139; H.v.J., 10 juli 1990, Jur., 1990, I, 2911;

Met de tachograafverordening wil de Europese wetgever, zoals reeds supra vermeld, een efficiënte, eenvormige en individuele controle realiseren op de naleving van de voorschriften uit de sociale verordening²⁰³.

§ 3. DE VERORDENING (EEG) NR. 3820/85 VAN 20 DECEMBER 1985 TOT HARMONISATIE VAN BEPAALDE VOORSCHRIFTEN VAN SOCIALE AARD VOOR HET WEGVERVOER

A. Toepassingsgebied van de EEG-verordening 3820/85 (artikel 2 t.e.m. 4).

(1) *Toepassing ratione materiae*

a) Algemene regel: wegvervoer van goederen

De EEG-verordening nr. 3820/85 is van toepassing op **wegvervoer** binnen de Gemeenschap (artikel 2, 1°), waarbij het begrip wegvervoer wordt omschreven als "iedere verplaatsing over voor openbaar gebruik toegankelijke wegen in lege of beladen toestand, van een voertuig²⁰⁴ bestemd voor het vervoer van goederen" (artikel 1, 1°). Van zodra een bestuurder in deze zin wegvervoer verricht, waarbij geen in de verordening bepaalde afwijking van toepassing is, moet hij de voorschriften van de sociale verordening naleven²⁰⁵. Deze EEG-verordening kent zodoende een vrij ruim toepassingsgebied. De verordening is niet zoals de in de vorige afdeling besproken bijzondere transportstrafwetgeving opgebouwd rond de transportstrafwet 1 augustus 1960 en het K.B. van 18 maart 1991 beperkt tot het goederenvervoer **voor rekening**

H.v.J., 13 december 1991, J.T.T., 1992, 122. Zie tevens in een Belgische transportcasus inzake vervalsing van tachograafschijven: Pol.Hasselt, 7 december 1988, T.Vred., 1989, 347.

²⁰³. Zie o.m. de motivering in de preambule van de EEG-verordening nr. 3821/85, P.B.L., 1985, 370/8 en van de vorige EEG-verordening nr. 1463/70, P.B.L., 1970, 164/1; tevens H.v.J., 12 december 1991, J.T.T., 1992, 122.

²⁰⁴. Een voertuig is een motorrijtuig, trekker, aanhangwagen of oplegger, zoals nader gedefinieerd in artikel 1, 2° van de EEG-verordening nr. 3820/85.

²⁰⁵. Cf. Cass.fr., 20 juni 1984, Bull.Crim., nr. 234, D., 1984, I.R., 490, J.C.P., 1984, IV, 277 (in casu de rijtijdvoorschriften).

van derden (vervoer tegen vergoeding), doch ze is eveneens toepasselijk op het goederenvervoer *voor eigen rekening*. Goederentransport waarvoor geen vervoervergunning vereist is (vervoer enkel ten dienste van het eigen bedrijf, bijvoorbeeld naar een andere exploitatiezetel), is m.a.w. onderworpen aan de strafrechtelijk gesanctioneerde normen van de sociale EEG-verordening²⁰⁶, alsmede van de EEG-tachograafverordening die als controle-systeem het verlengstuk vormt van de sociale verordening en dan ook een analoog materieel toepassingsgebied heeft.

b) Vrijstellingen

In artikel 4 van de verordening worden op grond van verschillende criteria (afzonderlijk of gecumuleerd), zoals de technische kenmerken van het voertuig, de uitrusting ervan en de specifieke aard van het vervoer, 13 categorieën van wegvervoer uitgesloten uit het materieel toepassingsgebied. De tweede en derde categorie van artikel 4 betreft enkel het vervoer van personen, zodat slechts 11 categorieën relevant zijn voor het goederenvervoer. Daar deze categorieën afwijken van de algemene regeling van de EEG-verordening, moet de draagwijdte ervan beoordeeld worden in het licht van de doelstellingen en de juridische kontekst van deze verordening²⁰⁷.

De verordening nr. 3820/85 is overeenkomstig artikel 4 niet van toepassing op vervoer met:

- 1) voertuigen bestemd voor het goederenvervoer en waarvan het toegestane maximumgewicht²⁰⁸, dat van de aanhangwagens of opleggers inbegrepen, niet meer dan 3,5 ton bedraagt (artikel 4, 1°)²⁰⁹;
- 2) voertuigen waarvan de toegestane maximumsnelheid niet meer dan 30 km per

²⁰⁶. VAN GOETHEM, W., "Nieuwe sociale EEG-verordeningen inzake wegvervoer", Oriëntatie, 1986, 244.

²⁰⁷. H.v.J., nr. 47/79, 6 december 1979, Jur., 1979, 3639, met concl. Adv.Gen. J.P. WARNER; H.v.J., nr. 133/83, 11 juli 1984, Jur., 1984, 2863, met concl. Adv.Gen. C.O. LENZ.

²⁰⁸. Het toegestane maximumgewicht is het hoogst toelaatbare totaalgewicht van het rijklare voertuig, het laadvermogen daaronder begrepen (art. 1, 6° van de EEG-verordening nr. 3820/85).

²⁰⁹. Bv. Paris, 13 oktober 1975, Bull.transp., 1975, 479; Paris, 2 juni 1976, Bull.Transp., 1976, 294; Metz, 4 juni 1986, Bull.Transp., 1987, 113 (artikel 4 van de vorige sociale verordening 543/69 bevatte dezelfde vrijstelling).

uur bedraagt (artikel 4, 4°);

3) voertuigen van of onder toezicht van strijdkrachten, bescherming burgerbevolking, brandweer en korpsen voor de handhaving van de openbare orde (artikel 4, 5°);

4) voertuigen van de rioleringsdiensten, de diensten ter bescherming tegen overstromingen, of van de diensten van de water-, gas- en electriciteitsvoorziening, de gemeentereiniging, de vuilnisophaling²¹⁰, de telegraaf en de telefoon, de postzendingen, de radio-omroep, de televisie en de opsporing van radio- en televisiezend- en ontvangtoestellen (artikel 4, 6°);

5) voertuigen die gebruikt worden voor noodsituaties of voor reddingsoperaties (artikel 4, 7°);

6) speciaal voor medische doeleinden uitgeruste voertuigen (artikel 4, 8° - zie de hierna besproken achtste vrijstelling);

7) voertuigen voor het vervoer van circus- of kermismateriaal (artikel 4, 9°);

8) voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparaties en wegslepen (artikel 4, 10°). Dit zijn volgens het Hof van Justitie voertuigen die blijken hun bouw, uitrusting of andere permanente kenmerken bestemd zijn om hoofdzakelijk te worden gebruikt om bij een ongeval betrokken of anderszins defect geraakte voertuigen af te voeren²¹¹; de vrijstelling voor dit type van voertuig geldt ongeacht het gebruik dat de eigenaar er daadwerkelijk van maakt²¹²;

²¹⁰. De huidige tekst van artikel 4, 6° vereist niet dat de vuilnisophaling geschiedt door een overheidsdienst (TROMM, J.J.M., o.c., 383; LAMY Transport, I, Route, 1990, nr. 2464). Volgens een vonnis van een Franse politierechtbank heeft deze vrijstelling niet enkel betrekking op huisvuil, doch tevens op het vervoer van commerciële en industriële afval (zie: Pol. Saint-Denis, 26 mei 1987, Bull.Transp., 1988, 204, met noot).

²¹¹. H.v.J., nr. 79/86, 21 mei 1987, Jur., 1987, 2363, concl. Adv.Gen. J. MISCHO, Eur.Vervoerr., 1987, 651. Het Hof heeft reeds in een vorig arrest (m.b.t. de afwijking opgesomd in artikel 13, 1, f van de verordening 3820/85) de uitdrukking "voertuigen die speciaal zijn uitgerust" voor bepaalde vormen van vervoer omschreven als voertuigen waarvan de bouw, de uitrusting of andere permanente kenmerken waarborgen dat zij hoofdzakelijk voor die specifieke vervoersvormen worden gebruikt (H.v.J., nr. 133/83, 11 juli 1984, Jur., 1984, 2863, concl. Adv. Gen. C.O. LENZ - zie tevens infra Afwijkingen van de sociale voorschriften, toegestaan door de lidstaten).

²¹². H.v.J., nr. 79/86, 21 mei 1987, geciteerd in de vorige voetnoot. Deze vrijstelling is zodoende gebaseerd op een objectief criterium; het feitelijk gebruik van het voertuig of het in concreto verrichte transport is m.a.w. niet van belang. In casu betrof het een vrachtwagen die was omgebouwd tot takelwagen en die door de eigenaar bij de uitbating van zijn garagebedrijf werd gebruikt om de door hem gekochte, niet voor het verkeer

- 9) voertuigen die op de weg worden beproefd met het oog op de technische ontwikkeling, reparatie of onderhoud, en nieuwe of vernieuwde voertuigen die nog niet in gebruik zijn genomen (artikel 4, 11°);
- 10) voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel goederenvervoer voor privé-doeleinden (artikel 4, 12°)²¹³;
- 11) voertuigen voor het ophalen van melk op de boerderijen en het terugbrengen van melkbussen of zuivelprodukten voor de veevoeding naar de boerderijen (artikel 4, 13°).

(2) *Toepassing ratione personae*

De bepalingen van de verordening 3820/85 gelden volgens het Hof van Justitie voor alle vervoer dat binnen de toepassingssfeer *ratione materiae* van de verordening valt, *ongeacht de hoedanigheid van de bestuurder* van het voertuig, met als gevolg dat deze sociale voorschriften van toepassing zijn zowel op het vervoer verricht door een zelfstandige ondernemer, als op het vervoer verricht door een werknemer²¹⁴.

geschikte voertuigen voor reparatie en verkoop van de plaats van aankoop naar zijn bedrijf te vervoeren.

Contra: Amiens, 9 november 1988, Bull.Transp., 1989, 654, met noot (een vervoer van Compiègne naar Portugal van 7 wagens voor herstelling door een vervoerder gespecialiseerd in depannage, kan niet onder de vrijstelling van artikel 10, 4° vallen, gezien de aktiviteit van depannage een vervoer betekent van het voertuig van de plaats van het ongeval naar de garage van herstelling over een korte afstand en in de nabijheid van het depannagebedrijf).

²¹³. Bv. verhuizingen voor privé-doeleinden, vervoer van boten of paarden door hun eigenaar, vervoer van sportuitrusting door een club, ... (zie DE FOS COLETTE, G., "Réglementation des temps de conduite et de repos", Bull.Transp., 1986, 552, nr. 6).

²¹⁴. H.v.J., nr. 65/76, 25 januari 1977, Jur., 1977, 29, concl. Adv. Gen. H. MAYRAS, Bull.Transp., 1977, 82. Het Hof steunt zijn stelling dat de (sociale) hoedanigheid van de bestuurder niet relevant is, op de tekst (o.m. de supra reeds aangehaalde artikelen 1, 1° en 2, waaruit volgt dat de toepassingssfeer fundamenteel bepaald wordt door het type van vervoer en niet door de hoedanigheid van de bestuurder) en de drie doelstellingen van de verordening en stelt bijkomend expliciet in het arrest van 25 januari 1977 dat de uitsluiting van zelfstandige bestuurders tot gevolg zou hebben dat de doeltreffendheid van de verordeningsbepalingen ernstig zou worden aangetast. In casu moest derhalve de Belgische marktkramer als zelfstandige handelaar, die met zijn vrachtwagen (vallende binnen de termen van de EEG-verordening) op de openbare weg reed, de verordeningsbepalingen (met name de controlebepalingen) naleven.

In zijn conclusie benadrukt advocaat-generaal MAYRAS eveneens dat uit de drie doelstellingen van de verordening (vnl. de harmonisatie van de mede-

Vervolgens preciseerde het Europees Hof dat wanneer een vervoeronderneming een bestuurder inhuurt, de verschillende verplichtingen van de "onderneming" op die vervoeronderneming rusten en niet op de onderneming die de tijdelijke arbeidskracht uitleent, tenzij de nationale wetgeving ter uitvoering van de verordening anders bepaalt²¹⁵.

(3) *Toepassing ratione loci*

Territoriaal is de EEG-verordening 3820/85 in principe van toepassing op alle wegvervoer op het grondgebied van de EEG, ongeacht of het vervoer al dan niet uitsluitend op dit grondgebied plaatsgrijpt en ongeacht of het gebruikte voertuig al dan niet is ingeschreven in een EEG-lidstaat (cf. artikel 2, 1°). Zowel het nationale, binnenlandse vervoer in een EEG-lidstaat, als het intra-communautair en extra-communautair vervoer is m.a.w. in beginsel onderworpen aan de normen van de sociale verordening.

dinging en de grotere verkeersveiligheid en in mindere mate de verbetering van de sociale voorwaarden) zeer duidelijk blijkt dat de voorschriften moeten gelden voor iedere bestuurder (zowel de werknemer in loondienst als de zelfstandige), wat volgens hem bevestigd wordt door een tekstanalyse, die leert dat de verordening geen onderscheid maakt op grond van de sociale arbeidspositie van de bestuurder (MAYRAS, H., Concl. van 16 december 1976, voor H.v.J., 25 januari 1977, Jur., 1977, 37-40).

Raadpleeg tevens: Cass.fr., 1 maart 1978, Bull.Transp., 1978, 287, met noot, J.C.P., 1978, IV, 144 (het verplicht gebruik van het controleapparaat geldt ongeacht of het voertuig bestuurd wordt door een zelfstandige ondernemer of een bestuurder in loondienst, waarbij het Hof uitdrukkelijk stelt dat deze regeling niet enkel een sociale bescherming tot doel heeft, doch tevens de verkeersveiligheid wil verzekeren; het arrest betreft een toepassing van nationale Franse rechtsregels en van het Franse uitvoeringsbesluit van de vorige sociale verordening 543/69); Cass.fr., 20 april 1982, Bull.Crim., nr. 95, D., 1983, 47, met noot PAIRE, G. (het kenmerk van sociale reglementering verdwijnt niet door het enkele feit dat ook de zelfstandige bestuurders de verordeningsbepalingen moeten naleven); Cass.fr., 20 juni 1984, Bull.Crim., nr. 234 (de rechter in beroep die o.m. stelt dat de verordening (in casu de vorige verordening 543/69) toepasselijk is op al de bestuurders, in loondienst of niet, maakt volgens het Hof een juiste toepassing van de sociale verordening).

²¹⁵. H.v.J., nr. 76/77, 15 december 1977, Jur., 1977, 2485, met concl. Adv.Gen. F. CAPOTORTI, J.T.T., 1978, 85 (In casu was voor de strafrechtbank te Charleroi een strafvordering ingesteld tegen de directeur van het interimbureau wegens overtreding van de controlebepalingen uit de vroegere sociale verordening nr. 543/69 van 25 maart 1969; de communautaire controle-norm is volgens het Hof gericht tot de vervoeronderneming die bepaalt met welk voertuig wordt gereden, welke route moet worden gevolgd en afgelegd alsook welke rij- en rusttijden er worden gemaakt, r.o. 15).

Wanneer dit wegvervoer echter niet uitsluitend geschiedt op EEG-grondgebied (m.a.w. in geval van extra-communautair vervoer), moet rekening gehouden worden met een mogelijke toepassing van de AETR-overeenkomst van 1 juli 1970²¹⁶ in plaats van de EEG-verordening nr. 3820/85, waarbij in geval van overtreding de strafsancties uit de transportstrafwet van 18 februari 1969 niet toepasselijk zijn om reden van -voor zover ons bekend- het ontbreken van een vereiste strafrechtelijke uitvoeringsmaatregel aangaande deze internationale vervoerwettekst²¹⁷.

Deze AETR-overeenkomst moet ten eerste toegepast worden voor het gehele traject op het wegvervoer naar, vanuit of in transit door derde landen (= niet EEG-lidstaat) die partij zijn bij de AETR²¹⁸, met motorvoertuigen die ingeschreven zijn in een EEG-lidstaat of in een land dat de AETR heeft geratificeerd (artikel 2, 2°)²¹⁹. Ten tweede is de AETR en niet de verordening nr. 3820/85 toepasselijk op het vervoertraject binnen de Europese gemeenschap, wanneer het wegvervoer plaatsvindt naar of vanuit een derde land dat de AETR niet geratificeerd heeft met een voertuig dat is ingeschreven in zulk derde land (artikel 2, 2°)²²⁰. Dit betekent dat wegvervoer tussen een EEG-lidstaat en een derde land dat de AETR niet heeft geratificeerd met een motorvoertuig dat is ingeschreven in een EEG-lidstaat of in een derde land dat de AETR geratificeerd heeft, voor het grondgebied van de EEG onder

²¹⁶. De AETR-overeenkomst is de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanning van motorrijtuigen in het internationaal vervoer over de weg, opgemaakt te Genève op 1 juli 1970 en goedgekeurd door de wet van 10 februari 1975, B.S., 12 juli 1978.

De toepassing van de AETR in plaats van de sociale verordening werd in de vorige verordening 543/69 ingevoerd door de verordening (EEG) nr. 514/72 van 28 februari 1972, P.B.L., 1972, 67/1. Bij de neerlegging van de akten van bekrachtiging of toetreding moeten de EEG-lidstaten een voorbehoud doen gelden krachtens hetwelk grensoverschrijdend vervoer tussen de lidstaten niet als grensoverschrijdend vervoer in de zin van de AETR-overeenkomst moet beschouwd worden (zie verordening (EEG) nr. 2829/77 van 12 december 1977, B.P.L., 1977, 334/11). Hierdoor blijft het intra-communautair vervoer buiten het bereik van de AETR-overeenkomst.

²¹⁷. Zie supra § 1 van deze afdeling in fine.

²¹⁸. Niet EEG-lidstaten die partij zijn bij de AETR zijn: (het vroegere) Joegoslavië, Noorwegen, Oostenrijk, Tsjechoslowakije, U.S.S.R. en Zweden.

²¹⁹. Bv. vervoer vanuit Oostenrijk via Duitsland naar België, met een in België of in Oostenrijk ingeschreven voertuig.

²²⁰. Bv. vervoer vanuit Zwitserland door Frankrijk naar België met een in Zwitserland ingeschreven voertuig.

de toepassing valt van de verordening nr. 3820/85²²¹.

De *afwezigheid van enige bestraffing* in België van een inbreuk op de AETR-overeenkomst is naar ons oordeel een moeilijk te verantwoorden lacune in het Belgisch transportstrafrecht. Het zou volstaan om met een voertuig dat bijvoorbeeld is ingeschreven in een EG-lidstaat een land te transiteren dat partij is bij de AETR, om door de mazen van de Belgische transportstrafwet te kunnen glippen²²². De beide internationale vervoerteksten (de EEG-verordening nr. 3820/85 en de AETR-overeenkomst) schrijven in functie van gelijke doelstellingen vergelijkbare sociale vervoernormen voor, doch enkel de overtreding van de communautaire regeling wordt strafrechtelijk gesanctioneerd. Indien dan de nationale wetgever opteert voor het strafrecht als handhavingsinstrument voor de sociale transportnormen, komt het ons wenselijk én logisch voor dat het uitgewerkte penaal sanctioneringssysteem op analoge wijze geldt voor de beide internationale vervoerwetteksten.

Vervolgens is enkel het vervoer over *voor openbaar gebruik toegankelijke wegen* onderworpen aan de sociale voorschriften (artikel 2, 1° en 1, 1°). Vervoer binnen een onderneming of werf met een uitgestrekte oppervlakte over niet voor openbaar gebruik toegankelijke wegen valt zodoende buiten het toepassingsgebied; bij vervoer gedeeltelijk op zulke privé-weg en gedeeltelijk op de openbare weg, zijn de sociale voorschriften enkel op deze laatste verplaatsing toepasselijk²²³. Op territoriaal gebied stemt het toepassingsgebied van de direct werkende Europese sociale transportreglementering aldus overeen met de in de vorige afdeling overlopen regeling inzake het beroepsgoederenvervoer over de weg²²⁴.

²²¹. VANDENBERGEN, E. en HENDRICKX, M., "De arbeidsreglementering eigen aan het beroepsgoederenvervoer over de weg", *I.W.T.*, 1988, 5. Bv. indien het vervoer als voorbeeld gegeven in de vorige voetnoot zou geschieden met een in België ingeschreven voertuig. Het is dus foutief te stellen dat de verordening nr. 3820/85 enkel toepasselijk is wanneer het gaat om een wegtransport binnen de gemeenschap (zie blijkbaar in deze zin: VOGEL-POLSKY, E., "L'incidence du droit social européen sur le droit du travail belge", in *Cent ans de droit social belge - Offerts à Louis Duchatelet*, 1988, 757).

²²². Bv. een vervoer met een in België ingeschreven voertuig tussen Italië en België via Oostenrijk (een AETR-land) in plaats van via Zwitserland of via Frankrijk.

²²³. VAN GOETHEM, W., *l.c.*, 244.

²²⁴. Zie voor het territoriaal toepassingsgebied van deze laatstgenoemde transportregeling: artikel 3 § 1, lid 1 van het K.B. van 25 november 1992 en artikel 3, 1° van het K.B. van 18 maart 1991.

B. Inhoudelijke bespreking van de sociale voorschriften uit de EEG-verordening 3820/85 (artikel 5 t.e.m. 10)

De sociale EEG-verordening bevat voor het nationaal en internationaal goederenvervoer gedetailleerde bepalingen betreffende de arbeidssituatie van de bestuurders²²⁵ (de maximale rijtijden, de minimale onderbrekingen en de dagelijkse en wekelijkse rusttijden), alsmede een aantal normen die rechtstreeks de verkeersveiligheid betreffen (de minimumleeftijd van de bemanningsleden en een verbod van een welbepaald vergoedingssysteem) die we hierna overlopen.

Deze sociale EG-voorschriften leggen hierbij verplichtingen op zowel aan de bestuurders (de artikelen 5-6-7 en 8) als aan de vervoeronderneming (de artikelen 10 en 15). Hierna overlopen we de eerste vijf geciteerde artikelen die de inhoud van de sociale normen vastleggen. De belangrijke organisatie- en controletaak in hoofde van de vervoeronderneming (artikel 15 van de EEG-verordening), alsmede de toegestane afwijkingen op de sociale voorschriften bespreken we vervolgens in afzonderlijke punten.

(1) De rijtijd (artikel 6)

De dagelijkse rijtijd, zijnde de totale rijtijd tussen twee dagelijkse rusttijden of tussen een dagelijkse en een wekelijkse rusttijd, mag niet meer bedragen dan 9 uur; in afwijking hiervan mag de dagelijkse rijtijd in de loop van één week²²⁶ tweemaal worden verlengd tot 10 uur (artikel 6, 1°, lid 1). Artikel 6 heeft betrekking op de rijtijd sensu strictu, zijnde m.a.w. de tijd die de bestuurder effectief achter het stuur door-

²²⁵. De bestuurder is iedere persoon die het voertuig bestuurt, zelfs gedurende een korte periode, of die zich in het voertuig bevindt om het in voorkomende gevallen te kunnen besturen (artikel 1, 3° van de verordening nr. 3820/85).

²²⁶. Een week is het tijdvak tussen maandag 0.00 uur en zondag 24.00 uur (artikel 1, 4° van de verordening nr. 3820/85). De glijdende werkweek uit de vorige sociale verordening (cf. artikel 4, 1° van de verordening nr. 543/69) werd vervangen door een vaste werkweek.

brengt²²⁷. Wanneer de bestuurder het voertuig vallende binnen de verordening, gebruikt om zich te verplaatsen tussen woon- en werkplaats, moet de tijd nodig voor deze verplaatsing beschouwd worden als "rijtijd", daar geen enkele verordeningsbepaling deze specifieke tijdsperiode uitsluit²²⁸.

Na maximaal 6 dagelijkse rijtijden (zijnde een maximum van 56 uren) moet de bestuurder een **wekelijkse rusttijd**²²⁹ in acht nemen (artikel 6, 1°, lid 2); deze wekelijkse rusttijd kan echter naar het einde van de zesde dag worden verschoven, indien de totale rijtijd tijdens de zes dagen niet meer bedraagt dan het maximum van zes dagelijkse rijtijden (artikel 6, 1°, lid 3).

Per periode van 2 opeenvolgende weken mag de totale rijtijd niet meer bedragen dan 90 uur (artikel 6, 2°)²³⁰.

(2) De onderbreking (artikel 7)

De bestuurder is verplicht na 4 1/2 uur rijden een **onderbreking** in acht te nemen van tenminste 45 minuten, tenzij hij aan een rusttijd begint

²²⁷. LAMY Transport, I, Route, nr. 2474 (andere werktijden, bv. voor het laden en lossen of het nazicht van de transportdocumenten, vallen hier niet onder); raadpleeg tevens: Cass.fr., 11 mei 1982, Bull.Crim., nr. 121, J.C.P., 1982, IV, 259.

²²⁸. Zie Cass.fr., 20 juni 1984, Bull.Crim., nr. 234, J.C.P., 1984, IV 277 (de voorschriften inzake rij- en rusttijden zijn nl. van toepassing op al de bestuurders die zich over de weg verplaatsen met een voertuig bestemd voor goederenvervoer, in lege of beladen toestand en afwijkingen van deze voorschriften zijn slechts mogelijk in de gevallen die de verordening bepaalt).

²²⁹. De duur van deze wekelijkse rusttijd wordt bepaald in artikel 8 van de verordening nr. 3820/85 (zie infra: (3) De rusttijd).

²³⁰. Om het beheer van de vervoeronderneming te vergemakkelijken en om tegelijk bij te dragen tot de sociale vooruitgang, leek het de Raad van ministers nuttig de dagelijkse rijtijd te verlengen en tegelijk de rijtijd per tijdvak van twee weken te verkorten. In de vroegere EEG-verordening nr. 543/69 bedroeg het maximum van de dagelijkse rijtijd 8 uur (artikel 7, 2°) en per 2 opeenvolgende weken 92 uur (artikel 7, 4°).

(artikel 7, 1°)²³¹; deze onderbreking kan worden vervangen door een onderbreking van 15 minuten elk, zodanig ingelast dat hij aan de bovenvermelde regel beantwoordt (artikel 7, 2°, bijvoorbeeld een onderbreking van 1x 30 en 1x 15 minuten of van 3x 15 minuten)²³². De maximale dagelijkse ononderbroken rijtijd bedraagt zodoende 4 1/2 uur; een regeling die uiteraard bevorderlijk is voor de verkeersveiligheid²³³.

Tijdens deze onderbreking mag de bestuurder geen andere werkzaamheden verrichten (het moet gaan om een rusttijd sensu stricto). Wachtijd en tijd die niet aan het stuur worden doorgebracht in een rijdend voertuig, op een veerboot of in een trein, worden niet als "andere werkzaamheden" beschouwd (artikel 7, 4°)²³⁴.

Deze verplichte onderbreking mag niet als een dagelijkse rusttijd worden beschouwd (artikel 7, 5°).

²³¹. Daar de dagelijkse rijtijd in de nieuwe verordening werd verlengd, werden ook de voorschriften inzake de rijtijdonderbreking aangepast. Onder gelding van de vroegere sociale verordening nr. 543/69 mocht de ononderbroken rijtijd niet meer bedragen dan 4 uur (artikel 7, 1°), waarna een onderbreking verplicht was van ten minste een uur (voor vervoer over langere afstand met bepaalde voertuigen) of van tenminste 30 achtereenvolgende minuten (artikel 8).

²³². In een tijdsperiode van 5 uur en 15 minuten waarin 4 1/2 uur gereden is, moet derhalve een onderbreking voorkomen van 1x 45 minuten of van 1x 30 en 1x 15 minuten of van 3x 15 minuten.

²³³. In de vervoerpraktijk worden soms flagrante schendingen vastgesteld van de regel van de maximale ononderbroken rijtijd. Zo vermelden F. EECKHOUDT en I. THOMAS een casus van een vrachtwagenbestuurder die ononderbroken gedurende 96 uren reed, waarbij hij 3 landen doorkruiste en tevens zijn tachograafschijven vervalste ("Vrachtwagens en verkeersongevallen: objectieve of subjectieve verkeersonveiligheid?", Transport Info, Kluwer Ed., 1993, speciaal nr. 1 (25 januari 1993), p. 1/10).

²³⁴. De tijdsperiode van het laden en lossen is geen wachtijd en geldt derhalve niet als een onderbreking in de zin van artikel 7, zelfs wanneer dit wordt uitgevoerd door personeel van de klant; het wachten tot bv. een plaats vrij is voor aflading daarentegen wel (LAMY Transport, I, Route, 1990, nr. 2472). Tijdens de laad- en lostijd zal zodoende de bestuurder het schakelorgaan moeten gebruiken waarmee de (andere) werktijden worden aangegeven (zie infra de EEG-verordening nr. 3821/85).

(3) *De rusttijd (artikel 8 en 9)*

Een rusttijd is een ononderbroken tijdvak van ten minste een uur, waarin de bestuurder vrij over zijn tijd kan beschikken (art. 1, 5° van de verordening). Luidens de tekst van artikel 8, 1° "**geniet**" de bestuurder een rusttijd van een precies aantal uren. In de vroegere EEG-verordening 543/69 werd de uitdrukking "een rusttijd hebben genoten" gebruikt, wat volgens het Hof van Justitie betekent dat de verordening de naleving van de bepalingen inzake de dagelijkse rusttijd voorschrijft zowel voor de bemanningsleden in de zin van een verplichting (en m.a.w. niet slechts een mogelijkheid) om daadwerkelijk de voorgeschreven minimumrust te nemen, als voor de werkgever-vervoerondernemer die de nodige maatregelen moet nemen om de bemanningsleden in staat te stellen de voorgeschreven dagelijkse rusttijd te genieten²³⁵. Het sociale voorschrift dat een minimale rusttijd oplegt voor de bestuurder, bevat zodoende volgens het Hof tevens op impliciete wijze een corresponderende verplichting in hoofde van de werkgever-vervoerondernemer. In de huidige sociale EEG-verordening van 20 december 1985 worden deze verplichtingen van de vervoerondernemer geëxpliciteerd in artikel 15²³⁶, waarin algemeen ten aanzien van zowel de sociale als de tachograafverordening een belangrijke en algemene organisatie- en controletaak wordt toevertrouwd aan de vervoeronderneming (zie infra punt D).

Artikel 8 maakt een onderscheid tussen een dagelijkse en een wekelijkse rusttijd.

De **dagelijkse rusttijd**, die in het voertuig mag worden doorgebracht indien het voertuig een slaapbank bevat en stilstaat (artikel 8, 7°), verschilt in termijn naargelang het voertuig één of twee bestuurders heeft.

* In geval van één bestuurder, is de dagelijkse rusttijd van deze bestuurder ten minste *11 achtereenvolgende uren gedurende een periode van 24 uur*; deze dagelijkse rusttijd kan maximaal 3 maal per week *verminderd* worden tot

²³⁵. H.v.J., nr. 69/74, 18 februari 1975, Jur., 1975, 171, met concl. Adv.Gen. G. REISCHL. De zaak had betrekking op een schending van de regels inzake de dagelijkse rusttijd in het personenvervoer door een Belgische buschauffeur in Duitsland (artikel 11, 2° van de EEG-verordening nr. 543/69). De bestuurder had in de strafzaak als verweer ingeroepen dat het voorschrift inzake de dagelijkse rusttijd zich alleen tot de werkgevers richt en niet tot de bemanningsleden van voertuigen voor het wegvervoer.

²³⁶. Zie VAN GERVEN, W., Concl. voor H.v.J., 10 juli 1990, zaak C-326/88, Jur., 1990, I, (2911), 2920, nr. 3.

een minimum van 9 achtereenvolgende uren, mits compensatie met een even lange rusttijd vóór het einde van de volgende week (artikel 8, 1°, lid 1). Deze rusttijd ter compensatie van de inkorting moet bij een andere rusttijd van ten minste acht uur worden gevoegd en op verzoek van de betrokkene worden toegestaan op de plaats waar het voertuig geparkeerd is of in de standplaats van de bestuurder (artikel 8, 6°).

Op dagen dat de dagelijkse rusttijd niet wordt verkort, mag deze dagelijkse rusttijd worden *opgedeeld* in twee of drie afzonderlijke perioden tijdens de periode van 24 uur, waarbij één van die perioden tenminste acht achtereenvolgende uren moet bedragen; in dit geval wordt de minimumduur van de dagelijkse rusttijd op 12 uur gebracht (artikel 8, 1°, lid 2)²³⁷. In geval van zulke splitsing moet rekening worden gehouden met de definitie van een "rusttijd" als zijnde een onderbroken tijdvak van ten minste één uur, waarin de bestuurder vrij over zijn tijd kan beschikken (artikel 1, 5° van de verordening).

De sociale verordening bepaalt niet het aanvangsmoment van de tijdsperiode van 24 uur waarbinnen de dagelijkse rusttijd moet gesitueerd zijn en omschrijft evenmin deze periode; deze gaat derhalve in bij de aanvang van de werkzaamheden van de bestuurder op gelijk welk uur van de dag²³⁸. Gelet op deze normen inzake de dagelijkse (normale, verminderde of gesplitste) rusttijd, betekent zowel het gewoon niet of onvoldoende nemen van rusttijd, als het nemen van voldoende rusttijd (uurkwantiteit) doch niet binnen de 24 uur vanaf de aanvang van de werkdag een normovertreding.

* Indien ten minste twee bestuurders aan boord zijn, is de dagelijkse rusttijd voor elke bestuurder ten minste 8 achtereenvolgende uren tijdens elke periode van 30 uur (artikel 8, 2°).

Wanneer de bestuurder een voertuig begeleidt dat per veerboot of trein wordt vervoerd, mag de dagelijkse rusttijd éénmaal onderbroken worden onder

²³⁷. De verordening 3820/85 heeft deze mogelijkheid van splitsing van de dagelijkse rusttijd ingevoerd teneinde een vlotter reisverloop te bekomen; de bestuurder is hierdoor nl. niet verplicht om op dezelfde plaats zijn maaltijden te nemen en te overnachten.

²³⁸. Zie Amiens, 26 april 1989, Bull.Transp., 1990, 163, met noot (een controleambtenaar die de duur van de dagelijkse rust zoekt in de tijdsperiode van 24 uur, voorafgaand aan de laatste rijperiode en binnen een dag van 0 tot 24 u, past derhalve de verordening foutief toe).

de voorwaarden bepaald in artikel 9 van de verordening nr. 3820/85²³⁹.

In de loop van elke week²⁴⁰ moet één van de dagelijkse rusttijden, uit hoofde van een **wekelijkse rusttijd**, gebracht worden op een totaal van 45 **achtereenvolgende uren** (artikel 8, 3°)²⁴¹. Deze wekelijkse rusttijd mag verminderd worden tot een minimum van 36 **achtereenvolgende uren**, indien hij in de gebruikelijke standplaats van het voertuig dan wel in de standplaats van de bestuurder wordt genoten, of tot ten minste 24 **achtereenvolgende uren** indien hij buiten deze plaatsen worden genomen. De verkortingen worden gecompenseerd door een even grote rusttijd die aaneengesloten wordt genomen vóór het einde van de derde week die volgt op de betrokken week (artikel 8, 3°) en deze rusttijd ter compensatie van de inkorting moet bij een andere rusttijd van ten minste acht uur worden gevoegd en op verzoek van de betrokkene worden toegestaan op de plaats waar het voertuig geparkeerd is of in de standplaats van de bestuurder (artikel 8, 6°). Een wekelijkse rusttijd die in een week begint en zich in de volgende week uitstrekt, kan bij de ene of bij de andere week worden gevoegd (artikel 8, 4°).

²³⁹. Deze aanpassing van de bepalingen inzake de rusttijd voor het wegvervoer dat een gedeelte van het traject per veerboot of trein aflegt, werd in de vorige verordening nr. 543/69 ingevoerd door de EEG-verordening nr. 2827/77 van 12 december 1977, P.B.L., 1977, 334/1.

²⁴⁰. Zijnde het tijdvak tussen maandag 0.00 uur en zondag 24.00 uur (artikel 1, 4° van de verordening 3820/85).

²⁴¹. Ter bevordering van de sociale vooruitgang en de verkeersveiligheid werd de wekelijkse rusttijd uit de verordening 543/69 verlengd. Deze bedroeg vroeger ten minste 24 achtereenvolgende uren, onmiddellijk voorafgaand aan of volgend op een dagelijkse rusttijd (artikel 12 van de verordening nr. 543/69).

(4) *Schema van het rij- en rusttijdenstelsel*

RIJTIJD: (art. 6-7)	<ul style="list-style-type: none"> - ononderbroken: 4 1/2 u. max. - dagelijks : 9 u. max. afwijking: 2x per week 10 u. max. - na 6 dagelijkse rijtijden: een verplichte weke- (= 56 uren) lijke rusttijd - tweewekelijks: 90 u. max.
ONDERBREKING: (art. 7)	<ul style="list-style-type: none"> - na 4 1/2 u. : 45 minuten min. rijden afwijking: verschillende onder- brekingen van 15 minuten elk
RUSTTIJD: (art. 8-9)	
- dagelijks:	<ul style="list-style-type: none"> - 1 bestuurder : * 11 u. min. per periode van 24 u. afwijking: 3x per week 9 u. (mits compensatie) * 12 u. min., indien geen verkortin- gen en genomen in 2 of 3 perioden - 2 bestuurders: 8 u. min. per periode van 30 u.
- wekelijks:	<ul style="list-style-type: none"> - algemeen : 45 achtereenvolgende u. (inclusief een dagelijkse rusttijd) - vermindering (mits compensatie) tot: <ul style="list-style-type: none"> * 36 u. min. (in standplaats van voertuig of woonplaats van be- stuurder) * 24 u. min. (elders)

Het **materieel bestanddeel** van het transportmisdrijf inzake de communautairrechtelijke rij- en rusttijden (met de nationale blanco-strafnorm in artikel 2 § 1 van de transportstrafwet van 18 februari 1969) kan zodoende o.m. bestaan in:

- het overschrijden van de maximale ononderbroken rijtijd (m.a.w. het niet in acht nemen van een onderbreking van ten minste 45 minuten na 4 1/2 rijden)	art. 7, 1°
- het overschrijden van de maximale dagelijkse rijtijd	art. 6, 1°
- het overschrijden van het maximale aantal dagelijkse rijtijden tussen 2 wekelijkse rusttijden	art. 6, 1°
- het overschrijden van de maximale tweewekelijkse rijtijd	art. 6, 2°
- het niet of onvoldoende genieten van de minimale dagelijkse rusttijd	art. 8, 1°
- het niet of onvoldoende genieten van de minimale wekelijkse rusttijd	art. 8, 3°

(5) *De leeftijd van de bemanningsleden (artikel 5)*

De minimumleeftijd voor **bestuurders** van voertuigen waarvan het toegestane maximumgewicht²⁴² (in voorkomend geval dat van de aanhangwagens en opleggers inbegrepen):

- ten hoogste 7,5 ton bedraagt, is 18 jaar (artikel 5, 1°, a);
- meer dan 7,5 ton bedraagt, is 21 jaar (artikel 5, 1°, b).

In deze laatste hypothese wordt de minimumleeftijd verlaagd tot 18 jaar, wanneer de bestuurder een door een lidstaat erkend getuigschrift van vakbekwaamheid in zijn bezit heeft; uit dit getuigschrift moet blijken dat hij met goed gevolg een opleidingscursus heeft gevolgd voor bestuurders in het goederenvervoer over de weg overeenkomstig de communautaire voorschriften betreffende het minimumniveau van de opleiding van de bestuurders in het wegvervoer (artikel 5, 1°, b). Als zulke getuigschriften worden door België erkend enerzijds de rijbewijzen afgegeven door de militaire overheid voor het besturen van voertuigen die overeenstemmen met categorie C of D van de rijbewijzen en anderzijds de getuigschriften van vakbekwaamheid uitgereikt

²⁴². Het toegestane maximumgewicht is het hoogst toelaatbare totaalgewicht van het rijklare voertuig, het laadvermogen daaronder begrepen (artikel 1, 6° van de EEG-verordening nr. 3820/85).

door de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer aangewezen door de minister van verkeerswezen (artikel 1, 1° van het K.B. van 13 mei 1987).

De minimumleeftijd voor **bijrijders** en **conducteuren** bedraagt 18 jaar (artikel 5, 3°). De leeftijd voor de bijrijder kan door een lidstaat verlaagd worden tot 16 jaar voor nationaal vervoer binnen een gebied met een straal van 50 km. rondom de standplaats van het voertuig (met inbegrip van de gemeenten waarvan het centrum binnen deze plaats ligt), op voorwaarde dat dit geschiedt met het oog op de beroepsopleiding en binnen de grenzen van de nationale arbeidswetgeving (artikel 5, 5°)²⁴³.

(6) *Het verbod van bepaalde soorten beloningen (artikel 10)*²⁴⁴

Overeenkomstig artikel 10 van de verordening 3820/85 is het verboden de in loondienst werkzame bestuurders te belonen, ook indien dit geschiedt door premies of loontoeslagen, naargelang van de afgelegde afstand en/of de hoeveelheid vervoerde goederen; dit verbod geldt niet, indien de beloningen de verkeersveiligheid niet in gevaar kunnen brengen. Op deze wijze wenst de Europese wetgever te voorkomen dat de bestuurder door zijn hiërarchische meerderen gedwongen wordt om bij het verrichten van zijn werk de normen van de sociale verordening te overtreden²⁴⁵. Volgens TROMM wil men met dit verbod van "haastpremies" de voornaamste oorzaak wegnemen van de overtredingen van de rijtijdvoorschriften en van een collectieve fraude ten aanzien van de controledocumenten²⁴⁶.

²⁴³. Deze mogelijke verlaging van de minimumleeftijd van de bijrijder werd in de vorige verordening 543/69 ingevoerd door de EEG-verordening nr. 515/72 van 28 februari 1972, P.B.L., 1972, 67/11.

²⁴⁴. Dit verbod werd om redenen van verkeersveiligheid in de vorige verordening 543/69 ingevoerd door de EEG-verordening nr. 2827/77 van 12 december 1977, P.B.L., 1977, 334/1. In het voorstel dd. 20 maart 1984 tot wijziging van de vorige sociale verordening 543/69, was de commissie van oordeel dat dit verbod echter niet moest gehandhaafd worden (P.B.C., 1984, 100/3 en /6). Zowel het Europese Parlement als de Economisch en Sociaal Comité adviseerden echter het behoud van dit verbod (zie P.B.C., 1985, resp. 122/161 en 104/4).

²⁴⁵. H.v.J., 2 oktober 1991, zaak C-7/90 (VANDEVENNE), Trv., 1992, 158, met concl. Adv.Gen. W. VAN GERVEN, r.o. 7. Dezelfde doelstelling ligt aan de basis van artikel 15 van de verordening nr. 3820/85 (zie infra).

²⁴⁶. TROMM, J.J.M., Juridische aspecten van het communautair vervoerbeleid, 1990, 347. Het is nl. volgens de auteur begrijpelijk dat ingevolge het systeem van premies en toeslagen de bestuurders zich niet te veel be-

C. Afwijkingen van de sociale voorschriften (artikel 11 t.e.m. 13)

In tegenstelling met de vroegere verordening nr. 543/69, die in de oorspronkelijke tekst slechts één mogelijke afwijking kende²⁴⁷, heeft de huidige verordening nr. 3820/85 vier verschillende mogelijkheden van afwijkingen op de sociale bepalingen ingebouwd; één op initiatief van de bestuurder, de overige drie op initiatief van de lidstaten. Dit illustreert duidelijk de vooropgestelde versoepeling van de reglementering door de huidige verordening.

(1) Afwijkingen op initiatief van de bestuurder (artikel 12)²⁴⁸

De bestuurder mag afwijken van de bepalingen van de verordening teneinde **een geschikte stopplaats te kunnen bereiken** op voorwaarde dat hij geen afbreuk doet aan de veiligheid van het verkeer en zulks nodig is om de veiligheid van personen, van het voertuig of van zijn lading te waarborgen.

De bestuurder moet de aard en de reden van de afwijking aantekenen op het registratieblad van zijn controleapparaat.

(2) Mogelijke verstrenging van de communautaire bepalingen door de lidstaten (artikel 11)

Luidens artikel 11 van de verordening kan iedere lidstaat **hogere minima of lagere maxima** toepassen dan deze van de artikelen 5 tot en met 8. De bepalingen van de verordening nr. 3820/85 blijven wel van toepassing op de bestuurders die met in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen grensoverschrijdend vervoer verrichten.

kommeren om de voorschriften die dienen ter bescherming van hun arbeidsomstandigheden, gezien ze deze bescherming betalen "uit eigen zak".

²⁴⁷. Met name de mogelijke verstrenging van de sociale bepalingen door de lidstaten (zie artikel 13, 1° van de EEG-verordening nr. 543/69).

²⁴⁸. In de vorige verordening 543/69 (artikel 13 bis) werd zulke afwijking (weliswaar onder strengere voorwaarden) ingevoerd door de EEG-verordening nr. 514/72 van 28 februari 1972, P.B.L., 1972, 67/1.

(3) *Afwijkingen door de lidstaten op grond van de bijzondere aard van het vervoer (artikel 13, 1°)*²⁴⁹

Op voorwaarde de Commissie in kennis te stellen, kan elke lidstaat **voor het eigen grondgebied** (of met instemming van de betrokken staat voor het grondgebied van een andere lidstaat) **afwijkingen** van de sociale bepalingen toestaan voor **elf categorieën van vervoer**, opgesomd in artikel 13, 1° van de verordening nr. 3820/85.

Deze afwijkingen gelden voor transporten die gekenmerkt worden door de beperkte straal van de verrichte diensten, door geregelde onderbrekingen of door de bijzondere aard van de vervoeroperaties of de gebruikte voertuigen²⁵⁰. Zoals de vrijstellingen opgesomd in artikel 4, moet de draagwijdte van deze afwijkingen op de algemene regeling van de EEG-verordening beoordeeld worden in het licht van de doelstellingen en de juridische kontekst van de verordening²⁵¹.

België heeft de mogelijkheid om af te wijken van de verordeningsbepalingen benut in het uitvoeringsbesluit van 13 mei 1987²⁵², waarbij overeenkomstig artikel 2, c van het K.B. van 13 mei 1987 tien van de elf vervoercategorieën als afwijking in België van toepassing zijn²⁵³. Daar de eerste afwijking (artikel 13, 1°, a) beperkt is tot het personenvervoer, zijn de NEGEN hiernavolgende categorieën van goederenvervoer in België niet onderworpen aan de sociale bepalingen van de verordening nr. 3820/85:

1) voertuigen die door de overheid worden gebruikt voor taken van openbare dienst die de beroepsvervoerders niet beconcurreren (artikel 13, 1°, b).

²⁴⁹. Verschillende van deze afwijkingen voor bepaalde vormen van nationaal vervoer werden in de vorige verordening 543/69 (artikel 14 bis) ingevoerd door de verordening (EEG) nr. 2827/77 van 12 december 1977, P.B. L., 1977, 334/1.

²⁵⁰. H.v.J., nr. 91 en 92/84, 28 maart 1985, Jur., 1985, 1139, met concl. van Adv.Gen. P. VERLOREN VAN THEMAAT, Eur.Vervoerr., 1987, 361.

²⁵¹. H.v.J., nr. 47/79, 6 december 1979, Jur., 1979, 3639, met concl. Adv.Gen. J.P. WARNER; H.v.J., nr. 133/83, 11 juli 1984, Jur., 1984, 2863, met concl. Adv.Gen. C.O. LENZ.

²⁵². B.S., 4 juni 1987.

²⁵³. De achtste afwijking die betrekking heeft op voertuigen die uitsluitend rijden op bepaalde eilanden, is evident in België niet van toepassing (artikel 2, c van het K.B. van 13 mei 1987).

Deze vervoercategorie²⁵⁴ heeft uitsluitend betrekking op voertuigen die eigendom zijn of ter beschikking staan van de overheid en niet op voertuigen die eigendom zijn van een particuliere onderneming welke de voertuigen gebruikt bij de uitoefening van een openbare dienst of een dienst van openbaar belang die haar krachtens een privaatrechtelijke overeenkomst is opgedragen²⁵⁵;

2) voertuigen voor goederenvervoer die door de landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, of visserijbedrijven worden gebruikt voor ritten binnen een straal van 50 km van de gebruikelijke standplaats van het voertuig, met inbegrip van het grondgebied van gemeenten waarvan de kern binnen deze straal is gelegen (artikel 13, 1°, c);

3) voertuigen voor het vervoer van niet voor menselijke consumptie bestemde geslachte dieren of slachtafval (artikel 13, 1°, d). Het kenmerk "niet voor menselijke consumptie bestemd" heeft zowel betrekking op geslachte dieren als op slachtafval en betekent dat deze producten niet bestemd zijn tot voedsel voor mensen²⁵⁶. Het vervoer kan enkel onder deze afwijking

²⁵⁴. Die in de vroegere verordening 543/69 (ingevoerd door artikel 1, 1 van de verordening (EEG) nr. 2827 /77 van 12 december 1977, P.B.L., 1977, 334/1) behoorde tot de automatische vrijstellingen van artikel 4 (in de zin van: "door andere overheidsinstanties voor openbare diensten gebruikte voertuigen die het beroepsvervoer geen concurrentie aandoen").

²⁵⁵. H.v.J., nr. 47/79, 6 december 1979, Jur., 1979, 3639, met concl. Adv.Gen. J.P. WARNER. Het betrof een Duitse procedure over het overtreden van de bepalingen inzake de rijtijd door een particuliere en commerciële onderneming die krachtens een privaatrechtelijke overeenkomst met de plaatselijke overheid belast was met het ophalen van huisvuil met behulp van de haar toebehorende voertuigen.

Hierbij kunnen we opmerken dat luidens het huidige artikel 4, 6° van de EEG-verordening 3820/85, de verordening niet van toepassing is op vervoer met voertuigen van de diensten van de vuilnisophaling, waarbij niet expliciet vermeld wordt dat het om overheidsdiensten zou gaan (zie supra).

²⁵⁶. H.v.J., nr. 90/83, 22 maart 1984, Jur., 1984, 1567, met concl. Adv.Gen. P. VERLOREN VAN THEMAAT.

- Steunende op de Engelse versie ("transport of animal carcasses or waste not intended for human consumption") verdedigden drie Engelse ondernemingen het standpunt dat "not intended for human consumption" enkel bij "waste" (slachtafval) hoort, zodat voor het vervoer van geslachte dieren ("carcasses") de afwijking van toepassing is, ongeacht of zij al dan niet voor menselijke consumptie bestemd zijn. Ter weerlegging van deze visie steunt het Hof zich op de ondubbelzinnige Nederlandse versie en op het doel van deze afwijking, met name de bescherming van de volksgezondheid die vereist dat de niet voor menselijke consumptie geslachte dieren én slachtafval zo snel mogelijk moeten vervoerd worden, gezien deze producten, anders dan die bestemd voor menselijke consumptie, geen specifieke behandeling ondergaan met het oog op de bewaring ervan of ter voorkoming van besmettingsgevaar.

vallen, indien de lading uitsluitend bestaat uit niet voor menselijke consumptie bestemde geslachte dieren en slachtafval²⁵⁷;

4) voertuigen voor het vervoer van levende dieren van de boerderijen naar de plaatselijke markten en omgekeerd, of van de markten naar de plaatselijke slachthuizen (artikel 13, 1°, e). Het begrip "plaatselijke markt" moet vanuit geografisch én algemeen-economisch oogpunt begrepen worden. Een plaatselijke markt is namelijk een markt die, de geografische situatie in aanmerking genomen, het dichtst bij een bepaald landbouwbedrijf is gelegen en die wat de mogelijkheden van aankoop en verkoop betreft, beantwoorden aan de behoeften van landbouwbedrijven van normale en gemiddelde omvang, die als typisch voor de betrokken streek kunnen worden beschouwd²⁵⁸;

5) voertuigen voor het gebruik als winkels op plaatselijke markten, voor de verkoop aan huis, voor ambulante werkzaamheden van banken, wisselkantoren of spaarbanken, voor de eredienst, voor het uitlenen van boeken, platen of cassettes, voor culturele manifestaties of voor tentoonstellingen en speciaal voor dergelijk gebruik uitgerust (artikel 13, 1°, f). De uitdrukking "voertuigen die speciaal zijn uitgerust" voor bepaalde vormen van vervoer slaat volgens het Hof van Justitie op voertuigen waarvan de bouw, de uitrusting of andere permanente kenmerken waarborgen dat zij hoofdzakelijk

- Daar "menselijke consumptie" het gebruik betekent door de mens in de vorm van voedsel, geldt deze afwijking niet enkel voor het vervoer van de werkelijk onbruikbare resten van het slachten, doch tevens voor het vervoer van de niet-eetbare delen van een geslacht dier die buiten de (menselijke) voedingsindustrie worden aangewend (bv. bij de produktie van leder of meststoffen).

²⁵⁷. H.v.J., nr. 90/83, 22 maart 1984, geciteerd in de vorige voetnoot. Anders kunnen luidens het Hof de bepalingen van de sociale verordening gemakkelijk ontdoken worden, daar het dan immers zou volstaan aan de lading een gering aantal van deze produkten toe te voegen om te ontsnappen aan de sociale verordening; deze afwijkingen hebben enkel tot doel bijzondere transporten vrij te stellen van de toepassing van de verordening.

²⁵⁸. H.v.J., nr. 91 en 92/84, 28 maart 1985, Jur., 1985, 1139, met concl. Adv.Gen. P. VERLOREN VAN THEMAAT, Eur.Vervoerr., 1987, 361, Bull. Transp., 1985, 365. Specifieke commerciële overwegingen in hoofde van de vervoerder van de levende dieren (in casu schapen en varkens) zijn derhalve niet relevant ter definiëring van de "plaatselijke markt". Vervoer om reden van de ongebruikelijke omvang van het landbouwbedrijf of van de samenvoeging van de produktie van verschillende bedrijven naar markten die verder weg liggen dan de dichtsbijzijnde markt waarvan de bedrijven in het betrokken gebied normaliter gebruik maken, kan derhalve volgens het Hof niet in aanmerking komen voor deze afwijking, die thans is bepaald in artikel 13, 1°, e van de verordening nr. 3820/85.

voor een van die vervoersvormen worden gebruikt²⁵⁹ ²⁶⁰. Voor de vervoersvorm van "verkoop aan huis" is het niet van belang of dergelijke verkoop bestaat in het bezoeken van particulieren (eindverbruikers), dan wel groothandels, mits de verkoopwerkzaamheden maar door talrijke stops worden gekenmerkt; verkoop aan huis kan zodoende bestaan in het bezoeken van potentiële grootafnemers zoals winkels, bedrijfskantines, bejaardentehuizen of supermarkten, indien de verkoopactiviteit wordt gekenmerkt door talrijke stops van het speciaal uitgeruste voertuig²⁶¹.

6) voertuigen voor het vervoer van het materieel of de uitrusting die de bestuurder beroepshalve gebruikt, binnen een straal van 50 km rond de gebruikelijke standplaats van het voertuig, op voorwaarde dat dit vervoer niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is en dat door de afwijking de doelstellingen van de verordening niet ernstig worden geschaad (artikel 13, 1°, g)²⁶²;

7) voor goederenvervoer gebruikte voertuigen die worden aangedreven met in het voertuig geproduceerd gas of met electriciteit, of die zijn uitgerust met een vertragingsinrichting, mits deze voertuigen krachtens de wetgeving van de lidstaat van inschrijving gelijk worden gesteld met met benzine of

²⁵⁹. H.v.J., nr. 133/83, 11 juli 1984, Jur., 1984, 2863, met concl. Adv.Gen. C.O. LENZ. In casu betrof het een bestelwagen die op een eenvoudige en niet-permanente wijze was ingericht voor het vervoer van brood en gebak en die gebruikt werd voor het bezoeken van potentiële grootafnemers met het oog op een verkoop van deze bakkerswaren.

In zijn conclusie onderstreept advocaat-generaal LENZ dat de bijzondere kenmerken van het voertuig van die aard moeten zijn, dat verkeerd gebruik zo goed als uitgesloten of althans zeer moeilijk is; voertuigen bv. voor de verkoop aan huis zijn zodoende alleen voertuigen die ingericht zijn als "rijdende winkels" (LENZ, C.O., conclusie van 29 mei 1984, bij H.v.J., nr. 133/83, 11 juli 1984, Jur., 1984, 2884-2885).

²⁶⁰. Deze omschrijving werd in een later arrest door het Hof hernomen n.a.v. een prejudiciële vraag over de vrijstelling van "voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparaties en wegslepen" (opgenomen in artikel 4, 10° van de verordening nr. 3820/85), zie: H.v.J., nr. 79/86, 21 mei 1987, Jur., 1987, 2363, met concl. Adv.Gen. J. MISCHO, Eur.Vervoerr., 1987, 651 (supra besproken). De Nederlandse tekst van de huidige sociale bepaling (artikel 13, 1°, f) is ons inziens op dit punt zeer duidelijk: het voertuig moet speciaal voor dit gebruik uitgerust zijn.

²⁶¹. H.v.J., nr. 133/83, 11 juli 1984, Jur., 1984, 2863, met concl. Adv.Gen. C.O. LENZ. Het Hof beklemtoont dat de voornaamste waarborg voor de naleving van de verordeningsbepalingen is gelegen in de permanente kenmerken van het voertuig (zie de twee vorige voetnoten) die verzekeren dat het voertuig niet anders dan voor verkoop aan huis zal worden gebruikt.

²⁶². Luidens artikel 13, 1°, g) kunnen de lidstaten deze afwijking onderwerpen aan individuele voorwaarden.

dieselolie aangedreven voertuigen met een toegestaan maximumgewicht, met inbegrip van aanhangwagens of opleggers, van niet meer dan 3,5 ton (artikel 13, 1°, i);

8) voertuigen die worden gebruikt voor autolessen met het oog op het verkrijgen van een rijbewijs (artikel 13, 1°, j);

9) trekkers²⁶³ die uitsluitend bestemd zijn voor land- en bosbouw (artikel 13, 1°, k).

(4) Afwijkingen wegens uitzonderlijke omstandigheden (artikel 13, 2°)

De lidstaten kunnen afwijken van de toepassing van de sociale bepalingen op **onder uitzonderlijk omstandigheden verricht vervoer** na machtiging van de Commissie en indien de afwijkingen geen ernstige afbreuk doen aan de met de verordening nagestreefde doelstellingen (artikel 13, 2°, lid 1).

Vervolgens kunnen de lidstaten in **dringende gevallen** een tijdelijke afwijking toestaan voor een periode van ten hoogste 30 dagen, die onmiddellijk aan de Commissie ter kennis dient gebracht te worden (artikel 13, 2°, lid 2).

De Commissie brengt elke toegestane afwijking ter kennis van de andere lidstaten (artikel 13, 2°, lid 3).

D. Organisatie- en controleplicht in hoofde van de onderneming (artikel 15 van de EEG-verordening nr. 3820/85)

Luidens de motivering bij de EEG-verordening nr. 3820/85 is "het dienstig om het belang en de noodzaak van de toepassing van de verordeningen door werkgevers en bestuurders te beklemtonen"²⁶⁴.

²⁶³. Een trekker is ieder voertuig, in het bijzonder gebouwd voor het trekken, duwen of in beweging brengen van aanhangwagens, opleggers, werktuigen of machines, dat zich op eigen kracht, anders dan langs spoorstaven, over de weg beweegt (artikel 1, 2°, b van de verordening nr. 3820/85).

²⁶⁴. Zie de 27ste overweging in de preambule van de EEG-verordening nr. 3820/85 van 20 december 1985, PB.L., 1985, nr. 370, p. 2, k. 2 in fine (tevens benadrukt bij de interpretatie van artikel 15 van de verordening in

Vanuit deze specifieke doelstelling wordt dan in artikel 15 van de EEG-verordening nr. 3820/85 op algemene wijze in hoofde van de "onderneming" een organisatie- en controleverplichting gecreëerd die betrekking heeft op de transportvoorschriften van zowel de sociale als de tachograafverordening en die bij niet-naleving in het Belgisch transportstrafrecht kan resulteren in een strafrechtelijke aansprakelijkheid op basis van artikel 2 van de bijzondere strafwet van 18 februari 1969. Dit artikel 15 beoogt niet de aansprakelijkheid van de werkgever te beperken wanneer zijn werknemers de rij- en rusttijden niet naleven, maar legt de werkgever zelf specifieke eigen verplichtingen op²⁶⁵.

Ten eerste moet de onderneming **het werk** van de bestuurders zodanig **organiseren** dat deze de bepalingen van de verordeningen nr. 3820/85 en nr. 3821/85 kunnen naleven (artikel 15, 1° van de verordening nr. 3820/85).

Ten tweede moet de onderneming op gezette tijden **de naleving van deze verordeningen controleren** en wanneer overtredingen geconstateerd worden, **de nodige maatregelen** nemen om herhaling daarvan te voorkomen (artikel 15, 2° van de verordening nr. 3820/85).

Via deze tweevoudige verplichting wil de Europese wetgever voorkomen dat de bestuurder door zijn hiërarchische meerderen wordt gedwongen om de bepalingen van de verordeningen te overtreden²⁶⁶.

Een dergelijke organisatie- en controleplicht vanwege de onderneming kwam niet uitdrukkelijk voor in de vorige sociale verordening (nr. 543/69 van 25 maart 1969), noch in de vorige tachograafverordening (nr. 1463/70 van 20 juli 1970). Supra hebben we evenwel reeds opgemerkt dat volgens het Hof van Justitie de sociale normen uit de vorige verordening op impliciete wijze vergelijkbare verplichtingen oplegden aan de werkgever-vervoerondernemer; zo moest deze bijvoorbeeld op het vlak van de rusttijden "de nodige maatregelen nemen om de bemanningsleden in staat te stellen de voorgeschreven da-

H.v.J., 2 oktober 1991, zaak C-7/90 (VANDEVENNE), Trv., 1992, 158, r.o. 6, met concl. Adv.Gen. W. VAN GERVEN, J.T.T., 1992, 124).

²⁶⁵. H.v.J., 10 juli 1990, zaak C-326/88 (HANSEN), Jur., 1990, I, (2911), 2934, r.o. 12, met concl. Adv.Gen. W. VAN GERVEN, J.T.T., 1992, 126.

²⁶⁶. H.v.J., 2 oktober 1991, zaak C-7/90 (VANDEVENNE), Trv., 1992, (158), 162, r.o. 7, met concl. Adv.Gen. W. VAN GERVEN. Dezelfde doelstelling bestaat volgens het Hof bij het supra geciteerde verbod van haastpremies (artikel 10 van de sociale verordening).

gelijke rusttijd te genieten"²⁶⁷.

Naar aanleiding van een interessante prejudiciële vraag vanwege de politierechtbank te Hasselt geformuleerd bij vonnis van 22 december 1989²⁶⁸, heeft het Europees Hof van Justitie in het arrest VANDEVENNE van 2 oktober 1991 de preciese betekenis van het belangrijke artikel 15 van de sociale verordening toegelicht²⁶⁹. De gegeven jurisprudentiële interpretatie heeft betrekking op het begrip "onderneming" en op de "aard" van de organisatie- en controleplicht (gaat het met name om inspannings- of resultaatsverplichting?).

(1) Het begrip "**onderneming**" wordt in het arrest VANDEVENNE gedefinieerd als: *"een zelfstandig rechtssubject -ongeacht de rechtsvorm ervan- dat op een duurzame wijze een vervoeractiviteit uitoefent en bevoegd is het werk van de bestuurders en de bemanningsleden te organiseren en te controleren"*. Beslissend is de organisatorische en controlerende bevoegdheid van de onderneming ten aanzien van de werkwijze van de bestuurders en andere bemanningsleden (r.o. 8).

In de jurisprudentie van het Europees Hof aangaande de impliciet in de vorige sociale verordening voorgeschreven verplichtingen vanwege de vervoerder, werd de term "werkgever-vervoerondernemer" gehanteerd²⁷⁰. De thans geldende sociale verordening gewaagt van "*onderneming*", wat volgens de opvatting van advocaat-generaal VAN GERVEN meer is dan enkel een verschil in woordkeuze. De advocaat-generaal preciseert in zijn conclusie dat het begrip onderneming slaat op "elke fysieke of rechtspersoon die als opdrachtgever van de bestuurder fungeert, of hij nu diens werkgever is in de arbeidsrechtelijke betekenis of niet", zodat in artikel 15 uiteindelijk be-

²⁶⁷. H.v.J., 18 februari 1975, zaak 69/74, Jur., 1975, 171, met concl. Adv.Gen. G. REISCHL.

²⁶⁸. De prejudiciële procedure kaderde in een transportstrafzaak die aanhangig was voor de politierechtbank te Hasselt. Wegens in Nederland geverbaliseerde overtredingen van de rij- en rusttijden (de artikel 6, 7 en 8 van de EEG-verordening nr. 3820/85) had de arbeidsauditeur een strafverordering ingesteld tegen zowel de bestuurder van de vrachtwagen als tegen twee natuurlijke personen (de afgevaardigd bestuurder en de dispatcher) die werden beschouwd als strafrechtelijke vertegenwoordigers van de in België gevestigde rechtspersoon-vervoerder.

²⁶⁹. H.v.J., 2 oktober 1991, zaak C-7/90 (VANDEVENNE), Trv., 1992, 158, met concl. Adv.Gen. W. VAN GERVEN en noot van WOUTERS, J. en WYTINCK, P., J.T.T., 1992, 124.

²⁷⁰. Zie H.v.J., 18 februari 1975, zaak 69/74, Jur., 1975, 171, met concl. Adv.Gen. G. REISCHL.

doeld wordt de onderneming die de transportactiviteit uitoefent omdat deze bevoegd is om het werk van de bemanningsleden te organiseren en te controleren, waarbij de aard van de rechtsverhouding tussen de onderneming en de bemanningsleden geen rol speelt²⁷¹.

(2) Vervolgens oordeelt het Europees Hof in het geciteerde arrest VAN-DEVENNE dat uit de bewoordingen van artikel 15 volgt dat de opgelegde verplichtingen een "**inspanningsverbintenis**" vormen, zodat "*een overtreding van de verordening door een bij de onderneming werkzame bestuurder op zich niet betekent dat de onderneming in haar eigen verplichtingen is tekort geschoten*" (r.o. 15). De door de bestuurder begane vervoerinbreuken inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf kunnen dus niet automatisch doorgerekend worden aan de vervoeronderneming; dergelijke inbreuken creëren m.a.w. geen onweerlegbaar vermoeden dat ook de vervoerder hierdoor zijn organisatie- en controleplicht heeft geschonden. Artikel 15 omvat volgens advocaat-generaal VAN GERVEN niet een verplichting waarvan de niet-nakoming in hoofde van de onderneming vaststaat van zodra de overtreding van de bestuurder wordt geconstateerd²⁷². Indien wordt vastgesteld dat de bestuurder de verplichte rij- en rusttijden niet heeft gerespecteerd en men de vervoerder ook wenst te betichten van een zelfstandige inbreuk op de sociale EG-reglementering, moet worden nagegaan of hij de nodige inspanningen heeft verricht om zijn organisatie- en controleplicht na te komen. De onderneming

²⁷¹. VAN GERVEN, W., Concl. voor H.v.J., 2 oktober 1991, zaak C-7/90, *Trv.*, 1992, (158), p. 159-160, nr. 6. (met referentie aan het -reeds supra geciteerde- arrest dd. 15 december 1977 van het Hof van Justitie). Zo kan het gaan om bestuurders-werknemers, door een uitzendbureau ter beschikking gestelde bestuurders of bestuurders-zelfstandigen (al dan niet met eigen vervoermaterieel, *Ibid.*).

Niettegenstaande in de motivering van de EEG-verordening nr. 3820/85 gewag wordt gemaakt van "werkgevers" (zie de 27ste considerans in de preambule) en ook het Europees Hof in het arrest VANDEVENNE nog vasthoudt aan het begrip "werkgever" (r.o. 14, 16 en 17), kunnen we instemmen met de door VAN GERVEN gegeven omschrijving. Supra hebben we bij de bespreking van het toepassingsgebied *rationae personae* reeds opgemerkt dat de hoedanigheid van de bestuurder (zelfstandige of werknemer) niet relevant is voor een toepassing van de sociale EG-voorschriften. Indien nu een vervoerder de rij-opdracht van een zelfstandige bestuurder in concreto organiseert (bv. laad- en losplaats, voertuigkeuze, tijdsduur, reisroute, ...), kan hij ons inziens evengoed beschouwd worden als een onderneming in de zin van artikel 15 van de EEG-verordening nr. 3820/85 en kan hij dan bij niet-naleving van deze communautaire transportnorm strafrechtelijk gesanctioneerd worden met de correctionele strafsancities die zijn voorgeschreven in artikel 2 § 1 van de transportstrafwet van 18 februari 1969.

²⁷². VAN GERVEN, W., Concl. voor H.v.J., 2 oktober 1991, zaak C-7/90, *Trv.*, 1992, (158), p. 160, nr. 9 in fine.

is verplicht alles in het werk te stellen teneinde overtredingen van de bestuurders te voorkomen²⁷³. Wanneer de vervoerder de normaal vereiste inspanningen heeft verricht, wordt artikel 15 niet geschonden. Of dit nu al dan niet in concreto het geval is, is een uiteraard feitenkwestie.

VAN GERVEN benadrukt dat dit de betekenis is die moet worden verleend aan de op communautair vlak opgelegde verplichting, die moet onderscheiden worden van de bevoegdheid van de lidstaten om de naleving van deze communautaire verplichting te sanctioneren; de uitwerking van de nationale sanctioneringsopdracht kan de concrete afdwingbaarheid van de naleving van de verordening in belangrijke mate beïnvloeden²⁷⁴. Ook het Europees Hof oordeelt dat de lidstaten in het kader van hun sanctioneringsopdracht de werkgever strafrechtelijk aansprakelijk kunnen stellen voor overtreding van de rij- en rusttijden begaan door een van zijn werknemers²⁷⁵.

De betekenis van deze voor de vervoerder belangrijke communautairrechtelijke bepaling blijft nu volledig behouden in het nationaal sanctioneringssysteem uit het Belgisch transportstrafrecht. Het bestaan van een transportmisdrijf inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf in hoofde van de vervoerder (alsmede van de bestuurder) vereist steeds de aanwezigheid van een schuldelement in de vorm van opzet of onachtzaamheid. De vervoerder moet ofwel wetens en willens ofwel onzorgvuldig (zonder de nodige "inspanningen") gehandeld hebben²⁷⁶. Behoudens een penale aansprakelijkheid wegens een zelfstandig transportmisdrijf, kan de vervoerder tevens strafrechtelijk beteugeld worden als strafbare deelnemer aan de door zijn bestuurder begane inbreuk(en) op de maximale rijtijden of minimale rusttijden (op basis van de artikelen 66-67 Sw.); doch ook het bestaan van een strafbare mededader-schap of medeplichtigheid is afhankelijk van de aanwezigheid van een moreel

²⁷³. VAN GERVEN, W., Ibid.

²⁷⁴. VAN GERVEN, W., Concl., gecit., nr. 10.

²⁷⁵. H.v.H., 2 oktober 1991 (arrest VANDEVENNE), gecit., r.o. 16. Zo bestaat bijvoorbeeld in het Deense transportstrafrecht een objectieve penale aansprakelijkheid van de werkgever-vervoerder voor de inbreuken op de rij- en rusttijden begaan door zijn bestuurders; een bewijs van opzet of nalatigheid in hoofde van de vervoerder is niet vereist (Deens M.B. nr. 488 van 2 juni 1981 in uitvoering van de Wet van 29 november 1972; zie H.v.J., 10 juli 1990, zaak C-326/88 (HANSEN), Jur., 1990, I, 2911). Op het nationale sanctioneringsvlak wordt op deze wijze de penale aansprakelijkheid van de Deense vervoerder ontegensprekelijk verstrengd.

²⁷⁶. Zie verder infra hoofdstuk 3. Het moreel element van het transportmisdrijf.

element (met name opzet)²⁷⁷.

Voor een verdere verduidelijking van de organisatie- en controleplicht in hoofde van de vervoeronderneming omschreven in artikel 15 van de sociale verordening, kan naar onze mening tevens een beroep gedaan worden op de jurisprudentie uit het Franse transportstrafrecht waarin reeds gedurende een zekere tijd een vergelijkbaar strafrechtelijk voorschrift wordt toegepast. Artikel 3bis van de Ordonnantie van 23 december 1958 (ingevoegd bij Wet van 31 december 1975) bepaalt de strafrechtelijke aansprakelijkheid van de persoon die belast is met de leiding van de vervoeronderneming; deze figuur is strafbaar wegens een persoonlijke daad of "*... soit en tant que commettant, laissé contrevenir, par toute personne relevant de son autorité ou de son contrôle, à la présente ordonnance en prenant pas les dispositions de nature à en assurer le respect*"²⁷⁸. Om te vermijden dat hij strafrechtelijk kan worden aangesproken op basis van de geciteerde bepaling uit het Franse transportstrafrecht, dient de vervoerder volgens de Franse rechtspraak algemeen te voldoen aan twee concrete verplichtingen:

- (1) hij moet de bestuurders informeren over de inhoud van de reglementering en hen instructie geven de reglementering na te leven;
- (2) hij moet regelmatig nagaan of de reglementering daadwerkelijk wordt nageleefd en bij herhaalde inbreuken disciplinaire maatregelen treffen ten nadele van de bestuurder-overtreder²⁷⁹.

²⁷⁷. Zie algemeen: Cass., 16 april 1980, Arr.Cass., 1979-80, 1024; Cass., 28 mei 1985, Arr.Cass., 1984-85, 1338, Cass., 9 december 1986, Arr.Cass., 1986-87, 472, R.W., 1987-88, 856, met noot DE SWAEF, M.; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., Handboek Belgisch Strafrecht, 1990, 334-335; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., Traité pratique de droit criminel, I, 153-154. Het zij opgemerkt dat artikel 2 § 1, lid 2 van de transportstrafwet van 18 februari 1969 hoofdstuk VII (strafbare deelneming) van boek I van het Strafwetboek toepasselijk verklaard (cf. artikel 100 Sw.).

²⁷⁸. LAMY Transport, T. 1, "Route", nr. 2452. Een zeer recente wet uit het Franse transportstrafrecht incrimineert vervolgens uitdrukkelijk in hoofde van de werkgever: het rechtstreeks of onrechtstreeks geven van instructies aan de bestuurders die niet verenigbaar zijn met de naleving van de maximale rijtijden en de minimale rusttijden (artikel 2 van het Decreet n° 92-699 van 23 juli 1992, J.O., 24 juli 1992, 9988).

²⁷⁹. LAMY Transport, T. 1, "Route", p. 776 en CHAO, A., "Infractions à la réglementation sociale. Qui en répond pénalement?", Bull.Transp., 1990, 709-712. Tevens in de meer recente jurisprudentie van het Franse Hof van Cassatie: Cass.fr., 16 januari 1990, Bull.Crim., 1990, nr. 29, Bull.Transp., 1990, 719; Cass.fr., 6 november 1990, Dr.pénal, 1991, nr. 81 met noot ROBERT, J.H., Bull.Transp., 1991, 132; Cass.fr., 9 april 1991, Bull.Transp., 1991, 444; Cass.fr., 4 juni 1991, Bull.Crim., 1991, nr. 238, Dr.pénal, 1991, nr. 289, met noot ROBERT, J.H.; Cass.fr., 28 januari 1992, Bull.Transp., 1992, 450.

§ 4. DE VERORDENING (EEG) NR. 3821/85 VAN 20 DECEMBER 1985 BETREFFENDE HET
CONTROLEAPPARAAT IN HET WEGVERVOER

Om de naleving van de sociale voorschriften uit de verordening nr. 3820/85 op een efficiënte wijze te kunnen controleren, moet -zoals reeds supra gesignaleerd- op grond van de EEG-verordening nr. 3821/85 van 20 december 1985 het voertuig over een mechanisch (of elektronisch) **controleapparaat** (zijnde de genaamde "**tachograaf**")²⁸⁰ beschikken dat de verschillende tijdsgroepen uit de sociale verordening nr. 3820/85, alsmede gegevens over de beweging van het voertuig (bijvoorbeeld de afgelegde afstand en de snelheid)²⁸¹ kan registreren op goedgekeurde registratiebladen (de genaamde **tachograafschijven**)²⁸². De tachograaf met de bijhorende registratiebladen wordt beschouwd als het eerste Europese sociale document waarmee de werktijd kan worden gecontroleerd²⁸³.

Dit controleapparaat moet ten aanzien van zijn constructie-, installatie-, gebruiks- en controle-eisen voldoen aan de voorschriften van de EEG-verordening nr. 3821/85, met inbegrip van de bijlage I en II van deze verordening (artikel 1 van de verordening nr. 3821/85). De definities van artikel 1 van de verordening nr. 3820/85 zijn van toepassing (artikel 2 van de verordening nr. 3821/85).

²⁸⁰. Het vroegere, manuele controlesysteem (het persoonlijk controleboekje) komt niet meer voor in de huidige tachograafverordening. Volledigheidshalve en ter vergelijking kunnen we opmerken dat artikel 14 van de verordening 3820/85 voor een gedeelte van het geregeld personenvervoer een dienstregeling en een dienstrooster als controlesysteem i.p.v. de tachograaf toelaat.

Zie voor een technische beschrijving van de elektronische tachograaf: RUYPERS, H., "Vervalsing van elektronische tachografen", De Pol., 1990, 55-58.

²⁸¹. De automatische registratie van deze gegevens betreffende de beweging van het voertuig kan luidens de motivering in de preambule van de verordening aanmerkelijk bijdragen tot de veiligheid op de weg en tot een rationeel gebruik van het voertuig (P.B.L., 1985, 370/8).

²⁸². Zie tevens: H.v.J., 13 december 1991, zaak C-158/90, J.T.T., 1992, 122, r.o. 11. Ondanks dat de tachograaf een doeltreffende controle moet mogelijk maken, wordt in de (politie)literatuur regelmatig gewezen op de diverse mogelijkheden van vervalsing van dit controle-apparaat (zie bv. DRIJER, M., VAN VEENHUIZEN, E. en ZUIDERWIJK, F.A.A., "Tachograaf maakt sabotage mogelijk", Algemeen Politieblad, 1988, 350-352; RUYPERS, H., "Vervalsing van elektronische tachografen", De Pol., 1990, 55-59; VAN DER SLUIS, G.A., "Fraude met tachograaf", Algemeen Politieblad, 1971, 204-207).

²⁸³. DE LEYE, O., "Sociaal strafrecht en Hof van Justitie", J.T.T., 1992, 117; X, "Honderd jaar sociaal recht in België. De internationale en supranationale betrekkingen en normen", Arbeidsblad, 1988, 623.

A. Toepassingsgebied van de EEG-verordening nr. 3821/85

Aangezien de verordening nr. 3821/85 een controlesysteem wenst in te bouwen op de naleving van de diverse sociale voorschriften uit de verordening nr. 3820/85, is het toepassingsgebied van de tachograafverordening uiteraard afgestemd op dat van de sociale verordening. In al de voertuigen die zijn ingeschreven in een EEG-lidstaat en die onderworpen zijn aan de sociale verordening nr. 3820/85, moet de tachograaf als controleapparaat geïnstalleerd zijn en gebruikt worden (cf. artikel 3, 1° van de verordening 3821/85). De verplichting van installatie en gebruik van een controleapparaat geldt zodoende niet voor de 11 categorieën die overeenkomstig artikel 4 van de verordening nr. 3820/85 buiten het toepassingsgebied van die verordening vallen (artikel 3, 1° van de verordening 3821/85)²⁸⁴. De lidstaten kunnen echter wat het binnenlands vervoer betreft de installatie en het gebruik van de tachograaf verplicht stellen voor deze luidens de EEG-reglementering vrijgestelde voertuigen (artikel 3, 4°). Vervolgens kunnen de lidstaten de verplichting van installatie en gebruik van het controleapparaat opheffen voor de voertuigen die worden aangewend voor het vervoer waarvoor een afwijking geldt van de sociale voorschriften overeenkomstig artikel 13, lid 1 en 2 van de verordening nr. 3820/85 (artikel 3, 2° en 3°)²⁸⁵.

Luidens artikel 1 van het Belgische uitvoeringsbesluit van de tachograafverordening, het K.B. van 13 juli 1984²⁸⁶, moeten alle in België ingeschreven auto's op de weg gebruikt voor personen- en goederenvervoer uitgerust zijn met een controleapparaat "tachograaf" genoemd, waarvan de metingen worden geregistreerd, behoudens de auto's die vermeld zijn in bijlage 1 aan het K.B. Deze bijlage 1 aan het K.B. van 13 juli 1984 werd vervangen door de bepalingen van artikel 4 van het K.B. van 10 november 1987²⁸⁷. In deel A van de bijlage 1 worden al de volgens artikel 4 van de verordening nr. 3820/85 vrijgestelde vervoercategorieën opgesomd en zowel

²⁸⁴. Bv. voor voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparaties en wegslepen, zoals vermeld in artikel 4, 10° van de verordening nr. 3820/85 (zie: H.v.J., nr. 79/86, 21 mei 1987, Jur., 1987, 2363, met concl. Adv.Gen. J. MISCHO, Eur.Vervoerr., 1987, 651).

²⁸⁵. De lidstaten moeten de verleende vrijstellingen aan de Commissie meedelen (zie art. 3, 2° en 3° van de verordening nr. 3821/85).

²⁸⁶. B.S., 4 oktober 1984.

²⁸⁷. B.S., 19 december 1987.

voor binnenlands als voor internationaal vervoer uitgesloten van de verplichting tot installatie en gebruik van de tachograaf. De 9 voor het goederenvervoer relevante categorieën van vervoer, opgesomd in artikel 13, lid 1 van de verordening nr. 3820/85 en in België vrijgesteld van de sociale bepalingen overeenkomstig artikel 2 van het K.B. van 13 mei 1987 (zie supra § 3), worden vermeld in deel B van de bijlage 1 en vrijgesteld van de tachograaf indien de voertuigen uitsluitend voor binnenlands vervoer worden gebruikt.

B. Installatie van het controleapparaat

Het in het voertuig te installeren controleapparaat moet beantwoorden aan een model, dat is goedgekeurd door de bevoegde instantie van een lidstaat²⁸⁸; voor elk goedgekeurd model van een controleapparaat kennen de lidstaten een EEG-goedkeuringsmerk toe (artikel 6)²⁸⁹.

Het installeren zelf, alsmede het herstellen van het controleapparaat mag slechts gebeuren door installateurs of werkplaatsen die voor dit doel door de bevoegde instanties van de lidstaten zijn erkend (artikel 12, 1°)²⁹⁰. De erkende installateur of werkplaats moet een bijzonder merk aan-

²⁸⁸. In België is de minister van economische zaken de bevoegd instantie (artikel 2 van het K.B. van 13 juli 1984). De EEG-goedkeuring wordt verleend voor ieder model dat overeenstemt met de voorschriften van bijlage I aan de verordening 3821/85 en wanneer de lidstaat kan controleren of de geproduceerde apparaten overeenstemmen met het goedgekeurde model (artikel 5, lid 1 van de verordening nr. 3821/85). Voor wijzigingen of toevoegingen is een aanvullende EEG-modelgoedkeuring vereist (art. 5, lid 2). Naast deze procedure van goedkeuring is tevens een regeling uitgewerkt in geval van niet-conformiteit van het goedgekeurde of geproduceerde controleapparaat (zie artikel 8 van de verordening nr. 3821/85).

²⁸⁹. Het model van het goedkeuringsmerk wordt bepaald in bijlage II aan de verordening 3821/85. Dit merk, dat bestaat uit een rechthoek met een kleine letter "e", gevolgd door een onderscheidingsnummer of -letter van het goedkeuringsland (voor België het nr. 6) en uit een goedkeuringsnummer, moet op de opschriftenplaat van elk controleapparaat aangebracht worden en moet onuitwisbaar zijn en steeds goed leesbaar blijven (zie bijlage II, I, 1 en 2).

²⁹⁰. De procedure voor de erkenning van installateur of werkplaats wordt geregeld door artikel 6 van het K.B. van 13 juli 1984 (met referentie naar bijlage II aan dit K.B.).

brengen op de door hem aangebrachte verzegelingen (artikel 12, 2°)²⁹¹ en het overeenkomstig bijlage I aan de verordening nr. 3821/85 aangebracht installatieplaatje levert het bewijs dat het controleapparaat is geïnstalleerd in overeenstemming met de voorschriften van de verordening nr. 3821/85 (artikel 12, 4°)²⁹².

Indien het controleapparaat voorzien is van het EEG-goedkeuringsmerk en van het installatieplaatje, mogen de lidstaten het in het verkeer brengen en het gebruik van de voertuigen met dit apparaat niet verbieden op grond van redenen die verband houden met het apparaat (artikel 10).

C. Gebruik van het controleapparaat

Om de doelstelling van controle op de werk- en rusttijden te kunnen verwezenlijken, moeten de werkgevers en bestuurders verplicht worden zorg te dragen voor de goede werking van het apparaat door de voorgeschreven handelingen zorgvuldig te verrichten²⁹³. De vertaling van deze algemene overweging van de communautaire wetgever is te vinden in artikel 13 van de tachograafverordening luidens hetwelk de bestuurders en de werkgever een algemene plicht hebben van toezicht op de juiste werking en het juiste gebruik van het controleapparaat.

Voor het optekenen van de verschillende gegevens moet gewerkt worden met **registratiebladen** (de zogenaamde **tachograafschijven**). Supra in deel I van onze studie hebben we de stelling verdedigd dat deze tachograafschijf een geschrift kan uitmaken in de betekenis van het gemeenrechtelijk misdrijf van valsheid in geschriften (artikel 193 e.v. Sw.), zodat een bedrieglijke vervalsing van de verschillende gegevens op de tachograafschijf en/of het

²⁹¹. De bevoegde instanties van de lidstaten zenden elkaar de lijst van de erkende installateurs of werkplaatsen toe, alsmede kopieën van de gebruikte merken (artikel 12, 2°). De onderdelen van het apparaat die moeten verzegeld worden, worden opgesomd in deel V, 4° van bijlage I aan de verordening nr. 3821/85.

²⁹². Deel V, 3° van bijlage I aan de verordening 3821/85 en artikel 3 van het K.B. van 13 juli 1984 preciseren tevens de gegevens (o.m. naam en adres of merk van de erkende installateur of werkplaats) die op het installatieplaatje moeten zijn aangebracht.

²⁹³. Zie de motivering van de verordening (EEG) nr. 3821/85 van 20 december 1985, P.B.L., 1985, 370/8 (de vorige verordening (EEG) nr. 1463/70 van 20 juli 1970 hield eenzelfde motivering in, zie P.B.L., 1970, 164/1).

bedrieglijk gebruik van een vervalste tachograafschijf te kwalificeren is als het commune misdrijf van valsheid in geschriften en/of gebruik van valse stukken²⁹⁴. Deze transportgedraging wordt dan in het Strafwetboek bedreigd met een veel hogere strafmaat dan deze die is voorgeschreven in artikel 2 van de transportstrafwet van 18 februari 1969.

De verordening nr. 3821/85 legt betreffende het gebruik van het controle-apparaat met de registratiebladen zowel concrete verplichtingen bij de werkgever als bij de bestuurder²⁹⁵.

(1) Verplichtingen in hoofde van de werkgever

De werkgever moet voldoende registratiebladen verstrekken²⁹⁶ van een goedgekeurd model²⁹⁷, die geschikt zijn voor gebruik in het in het voertuig geïnstalleerde apparaat (artikel 14, 1°). Vervolgens moet de onderneming de registratiebladen na het gebruik ten minste één jaar geordend bewaren^{298 299}

²⁹⁴. Zie supra: Een overzicht van een aantal gemeenrechtelijke misdrijven (valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken), alsmede de toetsing van twee gemeenrechtelijke misdrijven aan de *lex specialis* / *lex generalis*-regel (valsheid in geschriften en tachograafschijven).

²⁹⁵. Voor een zeer overzichtelijke voorstelling aangaande het gebruik van de tachograaf en de tachograafschijf (met verschillende illustraties aangaande de registratie op de schijf) kunnen we verwijzen naar een recent artikel van BAUGNIET, R., "De tachygraaf. Koninklijk besluit van 13 juli 1984 houdende uitvoering van de verordening (EEG) nr. 1463/70 van de Raad van de Europese gemeenschappen van 20 juli 1970, opgeheven door dit van 20/12/1985 nr. 3821/85, betreffende de invoering van een controleapparaat bij het wegvervoer", *De Pol.*, 1993, 39-61.

²⁹⁶. Rekening houdend met het persoonlijk karakter van deze bladen, de duur van de dienst en de verplichte vervanging van de in beslag genomen bladen (artikel 14, 1° van de verordening nr. 3821/85). Deze registratiebladen zijn dus persoonlijk en niet aan het voertuig verbonden (Cass.fr., 3 juni 1993, *Bull.Transp.*, 1993, 524).

²⁹⁷. Ook voor de registratiebladen is een procedure van EEG-goedkeuring bepaald in de verordening nr. 3821/85 (zie de artikelen 4 - 11).

²⁹⁸. In haar wijzigingsvoorstel van 20 maart 1984, voorzag de Europese Commissie een bewaringsperiode van twee jaar (zie *P.B.C.*, 1984, 100/4 en /8).

²⁹⁹. Deze bewaringstermijn van één jaar staat los van de verjaringstermijn van de strafvordering die door de lidstaten wordt geregeld en in België drie jaar bedraagt, gezien de inbreuken strafbaar zijn met correctionele straffen overeenkomstig artikel 2 § 1 van de transportstrafwet van 18 februari 1969 (Cass., 3 februari 1976, *Arr.Cass.*, 1976, 650).

en een kopie hiervan op verzoek aan de betrokken bestuurders afgeven; de onderneming moet tevens deze registratiebladen op verzoek van de controleambtenaren overleggen of overhandigen (artikel 14, 2°). Wanneer de vervoeronderneming een chauffeur voor transportwerkzaamheden inhuurt, rusten deze verplichtingen uit de tachograafverordening op de vervoeronderneming en niet op de onderneming die tijdelijk de chauffeur uitleent, tenzij de nationale wetgeving ter uitvoering van de verordening dit anders bepaalt³⁰⁰.

(2) Verplichtingen in hoofde van de bestuurder

Artikel 15 van de tachograafverordening bevat de volgende concrete gebruiksregels voor de bestuurders:

- 1) Vuile of beschadigde registratiebladen mogen niet gebruikt worden; met het oog daarop moeten de bladen op een juiste wijze beschermd worden. Indien een blad met geregistreerde gegevens beschadigd is, moeten de bestuurders dit blad voegen bij het reserveblad dat als vervanging wordt gebruikt (artikel 15, 1°).
- 2) Voor iedere dag dat zij rijden, moeten de bestuurders registratiebladen gebruiken vanaf het tijdstip dat zij het voertuig overnemen en het registratieblad mag niet voor het einde van de dagelijkse werktijd uit het apparaat genomen worden, tenzij zulks anderszins is toegelaten; het registratieblad mag tevens niet langer worden gebruikt dan de periode waarvoor het bestemd is (artikel 15, 2°)³⁰¹.
- 3) De bestuurders moeten nagaan of tijdsaanduiding op het registratieblad overeenkomt met de wettelijke tijd van het land waar het voertuig is ingeschreven en moeten de schakelorganen van het controleapparaat bedienen, met

³⁰⁰. Zie H.v.J., nr. 76/77, 15 december 1977, Jur., 1977, 2485, met concl. Adv.Gen. F. CAPOTORTI, J.T.T., 1978, 85 (het betrof een Belgische strafzaak, waarin de directeur van een interimbureau werd vervolgd voor inbreuk op de normen inzake het persoonlijk controleboekje, die door artikel 14, lid 7 en 8 van de vorige EEG-verordening 543/69 werden opgelegd aan de "onderneming"). Het is volgens het Hof de vervoeronderneming die deze regels dient na te leven, gezien deze onderneming bepaalt met welk voertuig er wordt gereden, welke route moet worden gevolgd en afgelegd, alsook welke rij- en rusttijden er worden gemaakt (r.o. 15).





³⁰¹. Artikel 15, 2°, lid 2 en 3 van de verordening nr. 3821/85 bevat tevens een precisering wanneer de bestuurder niet bij het voertuig is en wanneer het voertuig meer dan één bestuurder heeft.

behulp waarvan de verschillende te registreren tijden³⁰² kunnen worden onderscheiden (artikel 15, 3°). De omstandigheid dat de onderbrekingen van de rijtijd niet zijn geschied op de wijze als bepaald in de sociale verordening, ontslaat de bestuurder niet van deze verplichting de schakelorganen te bedienen³⁰³.

4) Op het registratieblad moeten de bestuurders de volgende identificatie-, ruimtelijke en tijdsgegevens aanbrengen (artikel 15, 5°):

- naam en voornaam bij het begin van het gebruik van het blad;
- datum en plaats bij het begin en aan het einde van het gebruik van het blad;
- nummer van de kentekenplaat van het voertuig waarop het werkt voor de eerste rit die op het blad wordt geregistreerd en vervolgens, indien van voertuig wordt gewisseld, tijdens het gebruik van het blad;
- kilometerstand:
 - * voor de eerste rit die op het blad wordt geregistreerd,
 - * aan het einde van de laatste rit die op het registratieblad wordt geregistreerd,
 - * indien van voertuig wordt gewisseld gedurende de werkdag (kilometer teller van het gebruikte voertuig en van het voertuig dat zal worden gebruikt);
- in voorkomend geval het tijdstip waarop van voertuig wordt gewisseld.

³⁰². Onder het teken:

-  : de rijtijd;
-  : alle andere werktijden;
-  : de tijd dat de bestuurders beschikbaar zijn, te weten:
 - de wachttijd, zijnde de tijd gedurende welke de bestuurders slechts op de plaats van het werk behoeven te blijven om gevolg te geven aan eventuele oproepen tot begin of hervatting van de rit of tot andere werkzaamheden;
 - de tijd gedurende de rit doorgebracht naast de bestuurder;
 - de tijd gedurende de rit doorgebracht op een slaapbank;
-  : de werkonderbrekingen en de dagelijkse rusttijden.

(deze tekens komen voor in artikel 15, 3° van de EEG-verordening nr. 3821/85).

³⁰³. Cass., 4 mei 1983, Arr.Cass., 1982-83, 1098.

5) Tenslotte moet de bestuurder op verzoek van de controleambtenaren de registratiebladen kunnen tonen voor de lopende week en in elk geval het blad van de laatste dag van de voorafgaande week waarin hij heeft gereden (artikel 15, 7°). Deze zinsnede "de laatste dag van de voorafgaande week waarin hij heeft gereden" heeft volgens het Europees Hof van Justitie betrekking op "de laatste rijdag van de laatste aan de lopende week voorafgaande week waarin de betrokken chauffeur een voertuig heeft bestuurd waarop de verordening nr. 3820/85 van toepassing is"³⁰⁴. In een zeer recent arrest van 3 juni 1993 preciseert het Franse Hof van Cassatie dat uit artikel 14 en 15, 7° van de EEG-verordening nr. 3820/85 afleidbaar is dat de bestuurder enkel de registratiebladen van de lopende week dient te tonen die hem persoonlijk betreffen en niet de bladen aangaande deze tijdsperiode wanneer hij zelf niet met het voertuig gereden heeft; deze registratiebladen zijn namelijk persoonlijk en niet aan het voertuig verbonden³⁰⁵.

Het zij bij deze strafrechtelijk gesanctioneerde verplichting tot medewerking in hoofde van de bestuurder vermeld dat we in deel I van onze studie onderzocht hebben onder welke voorwaarden een niet-medewerking tevens het gemeenrechtelijk misdrijf van weerspannigheid (artikel 269 e.v. Sw.) kan opleveren.

³⁰⁴. H.v.J., 13 december 1991, zaak C-158/90 (NIJS), J.T.T., 1992, 122 (arrest na een prejudiciële vraag vanwege de politierechtbank te Hasselt). Wanneer dan de bestuurder niet gereden heeft tijdens de week voorafgaand aan de week waarin de controle plaatsvindt, of tijdens de laatste kalenderdag of de laatste werkdag van de laatste week waarin hij heeft gereden, is het volgens het Hof niet vereist dat hij voor die verschillende tijdsvakken een registratieblad kan overleggen (r.o. 13).

Bij een controle moet de bestuurder m.a.w. kunnen tonen:

- (1) het registratieblad van de dag van de controle;
- (2) de registratiebladen van de lopende week (vanaf maandag 0.00 uur, gelet op de definitie van een "week" als het tijdvak tussen maandag 0.00 uur en zondag 24.00 uur, zoals opgenomen in artikel 1, 4° van de verordening nr. 3820/85 en van toepassing ingevolge artikel 2 van de verordening nr. 3821/85);
- (3) het registratieblad van de laatste rijdag van de voorafgaande week waarin hij heeft gereden.

Bij bv. een controle op een maandag, moet zodoende de bestuurder het registratieblad van die maandag en dat van de laatste rijdag van de voorafgaande week kunnen tonen, doch niet de bladen van de twee aan de controle voorafgaande dagen (zie Versailles, 16 juni 1988, Bull.Transp., 1989, 98, met noot).

³⁰⁵. Cass.fr., 3 juni 1993, Bull.Transp., 1993, 524. Ook BAUGNIET benadrukt het persoonlijk karakter van het registratieblad dat steeds de bestuurder moet vergezellen (l.c., 1993, 47).

D. Technische controle en defect van het controleapparaat

De EEG-verordening nr. 3821/85 (artikel 1 en bijlage I, VI) en het uitvoeringsbesluit, het K.B. van 13 juli 1984 (artikel 4 voor de voertuigen onderworpen aan dit besluit) schrijven een **tweevoudige controle** voor van de tachograaf en de installatie in haar geheel.

Ten eerste moet de tachograaf en de installatie in haar geheel gecontroleerd worden op de conformiteit met de voorschriften van de verordening nr. 3821/85 (artikel 4, § 1 van het uitvoeringsbesluit). Deze controles worden uitgevoerd door de erkende organismen voor automobielininspectie bij het in dienst of opnieuw in dienst stellen van het voertuig, vervolgens jaarlijks ter gelegenheid van de periodieke schouwing van het voertuig en tenslotte telkens wanneer de gemachtigde ambtenaren of beambten van het ministerie van verkeerswezen of van economische zaken het eisen (artikel 4 § 2 van het uitvoeringsbesluit)^{306 307}. Onafhankelijk van deze eerste vorm van controle, is minstens éénmaal om de zes jaar en telkens wanneer de gemachtigde ambtenaren het eisen een bijkomende controle verplicht van de meetnauwkeurigheid van de tachograaf en de installatie in haar geheel door een erkende installateur, die bij deze controle het installatieplaatje moet hernieuwen (artikel 4 § 3 van het uitvoeringsbesluit; cf. verordening 3821/85, Bijlage I, VI, 3 b).

Indien de controlerende instantie vaststelt dat de tachograaf en de installatie niet in overeenstemming is met de voorschriften van de verordening, moeten deze zo vlug mogelijk in orde gebracht worden (artikel 4, § 4 van het uitvoeringsbesluit). Tegen de beslissing van de controlerende instantie kan beroep worden ingesteld (zie: artikel 5 van het uitvoeringsbesluit van 13 juli 1984).

Wanneer het apparaat uitvalt of gebrekkig werkt moet de werkgever het door een erkende installateur of een erkende werkplaats laten herstellen zodra de omstandigheden dit toelaten (artikel 16, 1°, lid 1 van de verordening nr. 3821/85; cf. artikel 12, 1°). Indien het voertuig pas na meer dan een week na het uitvallen van het apparaat of het constateren van

³⁰⁶. De EEG-wetgeving stelt voor deze controle een termijn van minstens om de twee jaar (zie Verordening nr. 3821/85, Bijlage I, VI, IJking en Controles, 3 Periodieke Controles, a).

³⁰⁷. Het schouwingsbewijs van het voertuig, waarop geen melding wordt gemaakt van een gebrek of mankement van de tachograaf of de installatie in haar geheel, levert het bewijs van conformiteit met de verordeningsbepalingen (artikel 4 § 2 van het K.B. van 13 juli 1984).

de gebrekkige werking op de vestigingsplaats kan terugkeren, moet de herstelling onderweg worden uitgevoerd (artikel 16, 1°, lid 2). Het niet laten herstellen van het controleapparaat is strafbaar, zonder dat dit verzuim "typisch" moet zijn³⁰⁸. Gedurende de tijd dat het apparaat niet of gebrekkig werkt, moeten de bestuurders de gegevens betreffende de tijdgroepen, voor zover het apparaat deze niet meer correct registreert, op het (de) registratieblad(en) of op een bij het registratieblad te voegen bijzonder blad aanbrengen (artikel 16, 2°).

E. Organisatie- en controleplicht in hoofde van de onderneming (artikel 15 van de verordening nr. 3820/85)

Behoudens de reeds aangehaalde algemene toezichtsplicht (artikel 13 van de tachograafverordening) en de concrete verplichtingen (artikel 14 van de tachograafverordening) in hoofde van de werkgever moeten we, wat de naleving van de diverse bepalingen van de tachograafverordening betreft, tevens verwijzen naar de supra (in § 3) besproken algemene plicht van werorganisatie en controle in hoofde van de vervoeronderneming, zoals bepaald in artikel 15 van de EEG-verordening nr. 3820/85. Luidens dit belangrijke artikel 15 uit de sociale verordening heeft deze strafrechtelijk gehandhaafde organisatie- en controleplicht namelijk eveneens betrekking op de bepalingen van de EEG-verordening nr. 3821/85.

F. Overzicht van mogelijke inbreuken op de tachograafverordening

Gelet op de gedetailleerde inhoud van de communautaire wetgeving omtrent het controleapparaat voor het wegvervoer, kunnen onder meer de volgende inbreuken op de tachograafverordening het materieel element vormen van het transportmisdrijf dat algemeen omschreven is in de blanco-strafnorm van artikel 2 uit de transportstrafwet van 18 februari 1969:

³⁰⁸. Cass., 11 mei 1983, Arr.Cass., 1982-83, 1126 (de strafrechter had de beklaagde vrijgesproken van overtreding van de communautaire bepaling om reden dat het verzuim niet "typisch" genoeg was, waardoor hij volgens het Hof aan de wet een daarin niet vervatte voorwaarde heeft toegevoegd).

Vo 3821/85Het controleapparaat:

- niet of onregelmatig of een niet-goed-gekeurd apparaat laten installeren	art. 3 - 12
- niet gebruiken	art. 13 - 14
- geen toezicht op de juiste werking of het juiste gebruik	art. 13
- onjuist gebruiken	art. 15
* niet bedienen van de schakelorganen	art. 15, 3°
* geen vermelding van de vereiste gegevens op het registratieblad	art. 15, 5°
* gebruik van niet-goedgekeurde of niet aan het apparaat aangepaste bladen	art. 14, 1°
* gebruik van vuile of beschadigde bladen	art. 15, 1°
* te kort of te lang gebruik van het registratieblad	art. 15, 2°
- niet onderwerpen aan de vereiste technische controle	art. 1
- niet, onregelmatig of laattijdig laten herstellen	art. 16, 1°

De registratiebladen:

- niet kunnen tonen door de bestuurder (lopende week en laatste rijdag van voorafgaande week)	art. 15, 7°
- niet geordend bewaren door de onderneming (ten minste één jaar)	art. 14, 2°
- niet overleggen of overhandigen aan de controle-ambtenaren	art. 14, 2°
- erop geen gegevens betreffende de tijdsgroepen aanbrengen in geval van defect of niet-werking van het apparaat	art. 16, 2°

AFDELING 3. DE REGULERING VAN DE TUSSENPERSONEN OP HET GEBIED VAN HET GOEDERENVERVOER

§ 1. OPGAVE VAN DE RECHTSBRONNEN EN STRAFRECHTELIJKE SITUERING

In de continu evoluerende en steeds gecompliceerder wordende wereld van het goederenverkeer treden opdrachtgever en vervoerder niet altijd rechtstreeks met elkaar in contact, doch kunnen verschillende personen tussenkomen of bemiddelen bij de totstandkoming van de "vervoeroperatie". Bepaalden van deze tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer vormen één van de speciale categorieën van handelstussenpersonen die een bij de wet vastgesteld statuut hebben³⁰⁹ en de Belgische wetgever heeft als één van de middelen ter handhaving van deze statuutregeling geopteerd voor het invoeren van correctionele strafsancties. Gelet op de onlosmakelijke verbondenheid met en de rechtstreekse invloed op de sector van het goederenvervoer -deze publiekrechtelijke statuutregeling werd voorgesteld als één van de maatregelen ter sanering van de vervoersector³¹⁰-, bespreken we in de huidige afdeling bondig deze strafrechtelijk gehandhaafde wetgeving die het statuut van de tussenpersonen in het goederenvervoer reguleert.

De bedoelde wetgeving legt het publiekrechtelijk statuut van de voertussenpersonen vast in de zin van een normering van de toegang tot en de uitoefening van de activiteit van bepaalde tussenpersonen (uitwerking van een stelsel van vergunningen, alsmede van de hierbij aansluitende verplichtingen van de vergunninghouders). De wetgever benadrukt in de memorie van toelichting bij de basiswet dat met deze regeling niet wordt geïntervenieerd op het vlak van de privaatrechtelijke rechtsverhoudingen die ont-

³⁰⁹. Cf. VAN GERVEN, W., Handels- en Economisch Recht, Deel 1. Ondernemingsrecht, 1978, 294.

Het uitwerken van een dergelijk statuut geschiedde op verzoek van de betrokken (vervoer)beroepsmilieus en voornamelijk van de wegvervoerbevrachters (M.v.T. bij de Wet van 26 juni 1967, Gedr.St., 1965-66, nr. 257/1, 1; JANSSENS, A., De tussenpersonen in het wegvervoer, Syllabus I.W.T., 1988, 20-21).

³¹⁰. Zie de parlementaire voorbereiding van de Wet van 26 juni 1967: het verslag namens de commissie voor het verkeerswezen, de posten, telegrafie en telefonie, Gedr.St., Kamer, 1965-66, nr. 257/4, 1. Bij de behandeling van het wetsontwerp terzake in de senaat wordt gesproken van een overcapaciteit in de gehele vervoersector, zowel wat het aantal voertuigen betreft als het aantal personen die zich met het vervoer bezig houden (Hand., Senaat, 1966-67, 8 juni 1967, 1505).

staan door het optreden van tussenpersonen³¹¹.

De strafrechtelijk gehandhaafde regeling van het statuut van de tussenpersonen in de economische branche van het goederenvervoer is in de Belgische wetgeving terug te vinden in een aantal algemene beginselen uit de **Wet van 26 juni 1967**³¹² en in de uitvoeringsreglementering van deze kaderwet. De materiële en formele strafrechtsvoorschriften komen voor in artikel 11 van de wet.

Deze bijzondere strafwet van 26 juni 1967 heeft een tweevoudige economisch georiënteerde doelstelling, met name het streven naar een rationele organisatie van de transportsector én de bevordering van het wettig belang van de betrokken tussenpersonen³¹³.

De materiële beginselen van de transportstrafwet van 26 juni 1967 op het vlak van de mogelijke invoering van een vergunningsstelsel voor de uitoefening van hulpactiviteiten in de sector van het goederenvervoer en de diverse verplichtingen in hoofde van de vergunninghouders worden uitgewerkt in twee uitvoeringsbesluiten, met name in het **K.B. van 18 juli 1975** tot instelling van de vergunning van vervoercommissair³¹⁴ en in het **K.B. van 12 januari 1978** tot instelling van de vergunning van vervoermakelaar³¹⁵. De algemene regeling van artikel 8 van de Wet van 1967 die betrekking heeft op de oprichting van een "raadgevend comité" -een orgaan dat een adviserende opdracht heeft aangaande hoofdzakelijk de uitvoeringsreglementering en de vergunningsprocedure (toekenning, weigering, schorsing en intrekking van de

³¹¹. Zie M.v.T., Gedr.St., Kamer, 1965-66, nr. 257/1, 2 en FREDERICQ, L., Handboek van het Belgisch Handelsrecht, I, 1976, 284.

³¹². Wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van goederenvervoer, B.S., 27 september 1967. Deze wet is in werking getreden op 1 februari 1968 (zie artikel 1 van het K.B. van 30 januari 1968 in uitvoering van artikel 13 van de Wet 26 juni 1967, B.S., 16 februari 1968) en werd gewijzigd bij K.B. nr. 239 van 31 december 1983 (B.S., 13-1-1984).

³¹³. M.v.T. bij de Wet van 26 juni 1967, Gedr.St., Kamer, 1965-66, nr. 257/1, 1; JANSSENS, A., o.c., 21.

³¹⁴. B.S., 2 augustus 1975. Gewijzigd bij K.B. van 16 november 1990 (B.S., 1-12-1990; err. B.S., 4-1-1991).

³¹⁵. B.S. 18 februari 1978. Gewijzigd bij K.B. van 16 november 1990 (B.S., 1-12-1990; err. B.S., 4-1-1991). Dit uitvoeringsbesluit is onmiddellijk in werking getreden voor de sector van het nationaal en internationaal goederenvervoer langs de binnenwateren en voor de overige vervoermodi moet de Koning de datum van inwerkingtreding bepalen (zie artikel 20 van het K.B. van 12 januari 1978), wat -voor zover ons bekend- tot op heden voor het goederenvervoer over de weg nog niet is geschied.

vergunning)- werd naar samenstelling en bevoegdheden verder uitgewerkt in het K.B. van 6 juni 1984³¹⁶.

Niettegenstaande één van de uitvoeringsbesluiten -het K.B. van 12 januari 1978 aangaande de vervoermakelaar- tot op heden enkel in werking is getreden voor de sector van de binnenscheepvaart en nog niet voor het goederenvervoer over de weg, zullen we tevens dit besluit van 1978 aanhalen bij het overlopen van de verschillende verplichtingen aan de tussenpersonen opgelegd in de uitvoeringsreglementering, gelet op de quasi-analoge inhoud en structuur met deze van het uitvoeringsbesluit van 1975 betreffende de vervoercommissionair.

Hierna geven we eerst een inhoudelijke omschrijving van de drie in de wet geregelde categorieën van tussenpersonen in de tak van het goederenvervoer, alsmede een overzicht van de verschillende strafrechtelijk gehandhaafde verplichtingen in hoofde van deze tussenpersonen (§ 2). Vervolgens vermelden we de in de Belgische strafwet aanwezige strafbaarstelling van inbreuken op de voorschriften uit de toepasselijke wet en de uitvoeringsreglementering (§ 3).

§ 2. INHOUDELIJK OVERZICHT VAN DE STATUUTREGELING

A. Begripsomschrijving van de drie types van (vervoer)tussenpersonen

De Wet van 26 juni 1967 onderscheidt in de sector van het goederenvervoer drie categorieën van tussenpersonen die inhoudelijk omschreven worden in artikel 1, 1°-3°; de in de wet gedefinieerde personen die tussenkomen bij het transport van goederen zijn:

- de vervoercommissionair:

"elke natuurlijke of rechtspersoon die tegen vergoeding de verbintenis aangaat een transport van goederen te verrichten en dit transport in eigen naam door derden doet uitvoeren";

³¹⁶. K.B. van 6 juni 1984 betreffende het raadgevend comité van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (B.S., 11 juli 1984). Artikel 14 van dit K.B. voorziet in de opheffing van de vorige regeling aangaande het raadgevend comité in het K.B. van 30 januari 1968 (B.S., 16 februari 1968). Zie voor de benoeming van de leden van het raadgevend comité: het M.B. van 7 augustus 1984 (B.S., 28 augustus 1984).

- de vervoermakelaar:

"elke natuurlijke of rechtspersoon die tegen vergoeding twee of meer personen met elkaar in contact brengt met het oog op het wederzijds sluiten van een vervoerovereenkomst en die, in geval hij bij het sluiten van de overeenkomst optreedt, dit slechts doet in de hoedanigheid van vertegenwoordiger van zijn lastgevers";

- de commissionair-expediteur bij het vervoer:

"elke natuurlijke of rechtspersoon die tegen vergoeding de verbintenis aangaat goederen te doen vervoeren in eigen naam maar voor rekening van zijn committent en een of meer met dat vervoer samenhangende verrichtingen, zoals het in ontvangst nemen, het bezorgen aan derdenvervoerders, het opslaan, de verzekering en het in- of uitklaren, uit te voeren of doen uit te voeren".

De activiteit van vervoercommissionair heeft vooral in het wegvervoer een grote ontplooiing gekend, terwijl de vervoermakelaar de klassieke tussenpersoon is op het domein van de zee- en binnenscheepvaart en de commissionair-expediteur bij het vervoer hoofdzakelijk optreedt in het havenmilieu³¹⁷.

Uit deze drie definities volgt dat de wetgeving slechts toepasselijk is indien de hulpactiviteiten tegen een vergoeding worden verricht³¹⁸. Artikel 1 in fine van de Wet van 1967 definieert de term vergoeding als zijnde "elke tegenprestatie hetzij in speciën of in natura, hetzij in de vorm van om het even welke rechtstreekse of onrechtstreekse voordelen"³¹⁹.

³¹⁷. Zie het verslag namens de commissie voor het verkeerswezen, de posterijen, telegrafie en telefonie, Gedr.St., Kamer, 1965-66, nr.257/4, 7; FREDERICQ, L., o.c., I, nr. 253, p. 284-285.

De voornaamste vervoermakelaars zijn de makelaars inzake maritiem vervoer (scheepsmakelaar) en de makelaars inzake binnenvaart (bevrachter) (STRUYVEN, D., VAN CAUWELAERT, W. en WOUTERS-DE CUYPER, C., "Tussenpersonen", in Rechtsfactoren in de onderneming, VII.B, 1-12; VAN GERVEN, W., COUSY, H. en STUYCK, J., Handels- en Economisch Recht, Deel 1, Ondernemingsrecht, 1989, Volume B, 463-464).

³¹⁸. Zie ook PUTZEYS, J., m.m.v. ROSSEELS, M.A., Droit des Transports et Droit Maritime, 1990, 2ed., 51.

³¹⁹. Een vergelijkbare definitie van "vergoeding" is terug te vinden in artikel 2, 9. 1° van het K.B. van 25 november 1992 houdende het algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding (B.S., 13 oktober 1967). Dit algemeen reglement inzake de toegang tot de markt van het professioneel goederenvervoer, in uitvoering van de transportstrafwet van 1 augustus 1960, hebben supra in afdeling 1 toege-licht.

Gelet op deze ruime omschrijving is de wetgeving toepasselijk op de natuurlijke of rechtspersonen die hun vergoeding zouden ruilen tegen bepaalde te-

Niettegenstaande het feit dat de bijzondere strafwet van 1967 in zijn doelgerichtheid het terrein van het privaatrecht niet betreedt, heeft de wetgever geopteerd voor een terminologie en een inhoudelijke omschrijving die niet afwijkt van deze die wordt aangewend in de privaatrechtelijke rechtsleer en rechtspraak³²⁰. De doctrinale en jurisprudentiële handelsrechtelijke kwalificaties van de activiteit van vervoertussenpersoon (voornamelijk het onderscheid tussen de vervoercommissionair en de commissionair-expediteur) kunnen zodoende tevens richtinggevend zijn ter afbakening van het toepassingsgebied van de diverse publiekrechtelijke voorschriften uit de wet van 1967 en zijn uitvoeringsreglementering. Gelet op de bedoeling van de wetgever mag de strafrechter bij de interpretatie van de begrippen uit artikel 1 zich m.a.w. niet laten leiden door het beginsel van de autonomie van het strafrecht. Naar diens verantwoordelijkheid wordt echter op het privaatrechtelijke vlak de vervoercommissionair gelijkgesteld met de vervoerder (gehouden tot een resultaatsverbintenis) -terwijl in de strafrechtelijke regulering deze twee transportactiviteiten worden gedifferentieerd met een onderscheiden vergunningsstelsel- en zal de vervoercommissionair-expediteur bij het vervoer een eigenlijke (handelsrechtelijke) commissionair zijn (gehouden tot een inspanningsverbintenis)³²¹.

genprestaties (JANSENS, A., o.c., 26).

³²⁰. M.v.T., Gedr.St., Kamer, 1965-66, nr. 257/1, 3; VAN RYN, J. en HEENEN, J., Principes de droit commercial, IV, 1988, p. 590, nr. 728. Voor de omschrijving van de (vervoer)hulpactiviteiten werd én de praktijk én het handelsrecht als basis genomen (Verslag namens de commissie voor het verkeerswezen, de posterijen, telegrafie en telefonie, Gedr.St., Kamer, 1965-66, nr. 257/4, 7). Het jurisprudentieel onderscheid tussen een vervoercommissionair (verbintenis goederen te vervoeren) en een commissionair-expediteur (verbintenis goederen te doen vervoeren door ze ter hand te stellen aan derden) werd overgenomen door artikel 1 van de Belgische Wet van 26 juni 1967 (PONET, F., De overeenkomst van internationaal wegvervoer - CMR, 1986, p. 25, nr. 28).

³²¹. Zie o.m. FREDERICQ, L., o.c., I, p. 283-284, nr. 252; LIBOUTON, J., "Les transports routiers internationaux", J.T., 1982, p. 694, nr. 3; MERCHIEERS, Y., "Bijzonder en Afwijkend Handelsrecht", T.P.R., 1979, p. 83, nr. 43, 1982, p. 740, nr. 43, en 1987, p. 1863, nr. 40; PUTZEYS, J., Le contrat de transport routier de marchandises, 1981, 33-37; R.P.D.B., Tw. "Commission", Compl. III, 458-460; STRUYVEN, D., VAN CAUWELAERT, W. en WOUTERS-DE CUYPER, C., l.c., VII-B, 3-17/19; VAN GERVEN, W., COUSY, H. en STUYCK, J., o.c., Deel 1, Volume B, p. 464-465, nr. 451; VAN RYN, J. en HEENEN, J., o.c., IV, p. 591, nr. 729.

B. Wettelijke verplichtingen in hoofde van de (vervoer)tussenpersonen

(1) Verplichtingen inzake de vergunning

Artikel 2 van de kaderwet van 26 juni 1967 verleent de Koning de bevoegdheid de activiteiten van de drie types van vervoertussenpersonen als vermeld in artikel 1 - de vervoercommissionair, de vervoermakelaar en de commissionair-expediteur bij het vervoer- alsmede de uitoefening van andere werkzaamheden van tussenpersoon in het vervoer van goederen, afhankelijk te stellen van het bezit van *een vergunning* (artikel 2, lid 1 en 2). Hierbij aansluitend kan de Koning voor de aan een vergunning onderworpen activiteit de titels of benamingen vaststellen die enkel mogen gebruikt worden door een vergunninghouder (artikel 2, lid 3). Deze regeling dient te worden uitgevaardigd bij een in ministerraad overlegd besluit. Het is het verrichten van een welbepaalde "activiteit of werkzaamheid" -zij het eenmalig, tijdelijk of occasioneel- dat aan dwingende regels moet worden onderworpen en niet alleen het uitoefenen van een welbepaald "beroep"³²².

In uitvoering van artikel 2 heeft de Koning de administratieve en strafrechtelijk gesanctioneerde vergunningsplicht ingevoerd voor de werkzaamheden van de vervoercommissionair en de vervoermakelaar in respectievelijk het K.B. van 18 juli 1975 en het K.B. 12 januari 1978³²³; in deze uit-

³²². Om deze reden werd de aanvankelijke titel van het wetsontwerp "betreffende de beroepen van tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer" gewijzigd in "betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer", aangezien volgens de parlementaire voorbereiding achter het woord "beroep" een begrip van continuïteit schuilgaat en de regeling tevens toepasselijk dient te zijn op een louter occasionele of tijdelijke uitoefening van de hulpactiviteit (zie het verslag namens de commissie voor het verkeerswezen, de posterijen, telegrafie en telefonie, *Gedr.St.*, Kamer, 1965-66, nr. 257/4, 6).

De in te voeren vergunningsplicht geldt niet enkel indien er een bedrijf bestaat, doch tevens bij het verrichten van één handeling die ressorteert onder de definities van artikel 1 (FREDERICQ, L., *o.c.*, 285).

³²³. Het K.B. van 18 juli 1975 is in werking getreden op de dag van publicatie in het Belgisch staatsblad (artikel 20 § 1, zijnde 2 augustus 1975), behoudens voor de activiteit van "het afstaan van vracht" als omschreven in artikel 20 § 2. Het besluit zal namelijk op een later te bepalen datum (tot op heden nog niet bepaald) in werking treden voor de activiteit van het afstaan van vracht door een vervoerder aan een andere vervoerder of vervoercommissionair, waarbij de beide partijen -overdrager of afstaner en overnemer- moeten beschikken over de vereiste vervoervergunningen. Deze vervoerders blijven wel onderworpen aan de verplichting bepaalde statistische gegevens te verstrekken (zie *infra*). Deze tijdelijk uitzondering geldt vervolgens niet voor de groeperingen van vervoerders,

voeringsbesluiten wordt tevens voor de vergunde activiteiten de bescherming van bepaalde commerciële titels en benamingen ingebouwd.

De activiteit van de *commissionair-expediteur bij het vervoer* is tot op heden bij gebreke aan een uitvoeringsbesluit niet vergunningsplichtig. De kaderwet van 1967 bepaalt evenwel dat de *commissionair-expediteur* bij het vervoer in eigen naam geen goederenvervoer voor rekening van committenten kan doen verrichten zonder vooraf in het bezit te zijn van de vergunning vereist voor de vervoercommissionair (artikel 3). Indien de *commissionair-expediteur* bij het vervoer als onderdeel van zijn globale verzendingsopdracht goederen moet vervoeren in eigen naam maar voor rekening van zijn committenten, verricht hij namelijk op dit punt een identieke (economische) activiteit als de vervoercommissionair, zodat de *commissionair-expediteur* op dezelfde (juridische) wijze vergunningsplichtig is en hij desgevallend onderworpen zal zijn aan twee vergunningen indien artikel 2, lid 1 ook naar de hoedanigheid van *commissionair-expediteur* zal worden uitgevoerd³²⁴.

a) De algemene vergunningsplicht

De werkzaamheden van vervoercommissionair en van vervoermakelaar als omschreven in artikel 1 van de Wet van 26 juni 1967 mogen enkel worden uitgeoefend indien men houder is van een **vergunning** -met als titel "*vergunning voor vervoercommissionair*" of "*vergunning voor vervoermakelaar*"-, afgegeven door de minister van verkeerswezen of zijn gemachtigde overeenkomstig de bepalingen van het toepasselijke K.B. (artikel 1 § 1 en 9 § 1 van het K.B.

gevormd met het oog op het verwerven of het bijeenvoegen van vracht (artikel 20 § 2, laatste lid).

Het weze tevens herhaald dat het **K.B. van 12 januari 1978** op huidig ogenblik enkel van kracht is voor het goederenvervoer langs de binnenwateren en niet over de weg (zie supra § 1).

³²⁴. Zie het verslag namens de commissie voor het verkeerswezen, de posterijen, telegrafie en telefonie, *Gedr.St.*, Kamer, 1965-66, nr. 257/4, 10. Dit artikel zou luidens de memorie van toelichting een bijkomend nut hebben indien de vergunning voor de *commissionair-expediteur* bij het vervoer slechts zou worden ingevoerd nadat reeds het statuut van de vervoercommissionair werd geregeld (M.v.T., *Gedr.St.*, Kamer, 1965-66, nr. 257/1, 5); aldus zou de *commissionair-expediteur* zonder vergunning werkzaamheden mogen verrichten die in hoofde van de vervoercommissionair wel vergunningsplichtig zijn (JANSENS, A., o.c., 26). Het dienstig karakter van dit voorschrift kan dan alleszins op huidig ogenblik niet meer in twijfel worden getrokken, gelet op het feit dat meer dan 18 jaar na het uitvoeringsbesluit inzake de vervoercommissionair nog steeds geen vergunningsregeling voor de *commissionair-expediteur* bij het vervoer werd uitgevaardigd !

van 18 juli 1975 en van het K.B. van 12 januari 1978)^{325 326}. Wanneer deze werkzaamheden plaatsgrijpen in verschillende zetels van de onderneming, die afhangen van eenzelfde natuurlijke of rechtspersoon, is voor iedere exploitatiezetel een vergunning vereist (artikel 1 § 2).

Deze vergunning is persoonlijk, onoverdraagbaar en wordt afgeleverd op naam van de onderneming die een natuurlijke of rechtspersoon kan zijn (artikel 1 § 3)³²⁷. Het nummer van de vergunning moet worden ingeschreven op elk aan derden gericht document dat betrekking heeft op de werkzaamheden van tussenpersoon (artikel 9 § 2). In geval van definitieve staking van de werkzaamheden moet de vergunning binnen de tien werkdagen aan de minister van verkeerswezen of zijn gemachtigde worden teruggezonden (artikel 10).

Het K.B. van 18 juli 1975 inzake de vervoercommissionair is echter niet toepasselijk op de verrichtingen van de vervoerder die bestaan in het kader van de uitvoering van zijn eigen transport, geladen of lege vrachtoertuigen door een ander vervoermiddel te doen vervoeren (zie artikel 1 § 4)³²⁸.

³²⁵. Als toepassingsvoorwaarde voor de vergunningsplicht in hoofde van de vervoercommissionair, refereert artikel 1 § 1 van het K.B. van 18 juli 1975 enkel aan de definitie in artikel 1, 1° van de Wet van 26 juni 1967; het K.B. van 18 juli 1975 bevat geen verwijzing naar de vrijstellingen uit artikel 3 van het K.B. van 9 september 1967 -zijnde het vroegere algemeen reglement inzake de toegang tot de markt van het professioneel goederenvervoer- (zie Kh. Brussel, 20 november 1989, J.L.M.B., 1991, 638, Eur.Vervoerr., 1990, 324, Transpo 2001, 1991, nr. 54, 7-8). In casu ging het om de al dan niet toepasselijkheid van de vrijstellingscategorie inzake voertuigen met een nuttig laadvermogen van beneden de 500 kg. omschreven in het artikel 3 § 3, lid 4 van het reeds opgeheven K.B. van 9 september 1967; in de thans geldende regeling worden de algemene vrijstellingen opgesomd in artikel 3 van het K.B. van 25 november 1992 in uitvoering van de transportstrafwet van 1 augustus 1960.

³²⁶. Deze uitvoeringsbesluiten reglementeren in uitvoering van artikel 4 van de Wet van 26 juni 1967 op gedetailleerde wijze de procedure voor aanvraag, schorsing en intrekking van de vergunning, alsmede de procedure van beroep tegen een beslissing van weigering, schorsing en intrekking, waarbij luidens artikel 4, lid 2 deze procedures de rechten van de verdediging moeten vrijwaren. Zie voor een overzicht: PONET, F., Transportzakboekje, 1993, 127-130.

³²⁷. De naam van de onderneming wordt vermeld op de vergunning (artikel 9 § 1 van het K.B. van 18 juli 1975 en 12 januari 1978).

³²⁸. Bv.: een wegvervoerder die goederen moet vervoeren van Brussel naar Londen, mag zijn vrachtwagen voor de overtocht op een car-ferry plaatsen en na ontschepping het wegvervoer verder zetten zonder in het bezit te zijn van een vergunning van vervoercommissionair, ondanks dat hij voor de uitvoering van de transportopdracht beroep doet op een derde (zie JANSSENS, A., O.C., 36).

b) De toekenningsvoorwaarden voor de vergunning

De toekenning van een vergunning van vervoercommissienair en van vervoermakelaar wordt afhankelijk gesteld van drie objectieve voorwaarden die vergelijkbaar zijn met de drie kwalitatieve voorwaarden voor de toetreding tot het beroep van het professioneel goederenvervoer³²⁹, met name de **betrouwbaarheid**, de **vakbekwaamheid** en de **financiële draagkracht**³³⁰.

De vergunning voor tussenpersoon mag (voor de vervoercommissienair) of moet (voor de vervoermakelaar) worden geweigerd wanneer de aanvrager of de persoon belast met het dagelijks beheer van de onderneming (wanneer de aanvrager een rechtspersoon is) een in kracht van gewijsde getreden gerechtelijk veroordeling heeft opgelopen -in België of in het buitenland- voor welbepaalde misdrijven uit het Strafwetboek³³¹.

³²⁹. Zie het K.B. van 18 maart 1991 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg (B.S., 12 april 1991), in uitvoering van EEG-wetgeving en met de transportstrafwet van 18 februari 1969 als strafrechtsgrond (zie supra afdeling 1).

³³⁰. De voorwaarden die de Koning mag stellen voor het bekomen van een vergunning (wat de vergunningaanvrager en de onderneming betreft) worden op algemene en limitatieve wijze opgesomd in artikel 5 van de Wet van 26 juni 1967.

Deze toekenningsvoorwaarden werden recent aangepast door twee K.B.'s van 16 november 1990 (B.S., 1 december 1990) om deze in overeenstemming te brengen met de EEG-richtlijn nr. 82/470 van 29 juni 1982 houdende maatregelen ter bevordering van de daadwerkelijke uitoefening van het recht van vestiging en het vrij verrichten van diensten voor de anders dan in loondienst verrichte werkzaamheden van bepaalde tussenpersonen op het gebied van het vervoer en van de reisbureaubedrijven (groep 718 CITI) alsmede van opslagbedrijven (groep 720 CITI), P.B.L., 1982, 213/1).

³³¹. Het gaat om de misdrijven uit boek II, titel III, hoofdstukken I-V (de artikelen 160-226 Sw., zijnde bepaalde misdrijven tegen de openbare trouw; bv. valsmunterij, valsheid in geschriften, vals getuigenis en meeneed) en titel IX, hoofdstukken I en II (de artikelen 461-509quater Sw., zijnde bepaalde eigendomsmisdrijven; bv. diefstal, afpersing, bankbreuk, misbruik van vertrouwen, oplichting, bedriegerij en heling); zie artikel 2 van het K.B. van 18 juli 1975 en van het K.B. van 12 januari 1978 en artikel 5 van de wet van 26 juni 1967. Artikel 5, 1.a) preciseert evenwel dat geen rekening wordt gehouden met voorwaardelijke veroordelingen zolang de uitvoering van de uitgesproken straffen is uitgesteld.

Het plegen van dergelijke misdrijven kan niet geduld worden in hoofde van personen die een activiteit uitoefenen of wensen uit te oefenen, waarbij eerlijkheid een eerste vereiste is (Verslag namens de commissie voor het verkeerswezen, de posterijen, telegrafie en telefonie, Gedr.St., Kamer, 1965-66, nr. 257/4, 11).

Een aantal van deze gemeenrechtelijke misdrijven hebben we supra in deel I vanuit de invalshoek van het wegtransport van goederen overlopen.

Vervolgens moet de vergunningaanvrager aantonen dat iedere persoon die zal instaan voor het dagelijks beheer van de onderneming of ondernemingstak die de activiteit van tussenpersoon zal uitoefenen, de wettelijk bepaalde praktische proeftijd (vijf, drie of twee jaar, of zes maanden) heeft doorlopen en op een wijze dat hij de nodige vakbekwaamheid heeft bekommen. Het beantwoorden aan deze voorwaarden wordt op verzoek van de aanvrager vastgesteld in een getuigschrift van vakbekwaamheid, afgeleverd door de minister van verkeerswezen of zijn gemachtigde (zie artikel 3 van de uitvoeringsbesluiten van 1975 en 1978). Op bepaalde humanitaire gronden (bv. overlijden van de vergunninghouder of van de vakbekwame natuurlijke persoon) kan een (tijdelijke) vrijstelling verleend worden van de voorwaarde inzake vakbekwaamheid; in geval van een uitzonderlijke machtiging tot (tijdelijke) voortzetting van de exploitatie blijft men evenwel onderworpen aan de andere toekenningsvoorwaarden (zie artikel 16 van de uitvoeringsbesluiten van 1975 en 1978).

De naam en voornaam van de persoon of personen die beantwoorden aan de voorwaarden van betrouwbaarheid en vakbekwaamheid worden vermeld op de vergunning (artikel 9 § 1). Tevens dient te worden opgemerkt dat indien het dagelijks beheer niet meer kan worden uitgeoefend door een persoon die voldoet aan de voorwaarden inzake betrouwbaarheid en vakbekwaamheid, de rechtspersoon -titularis van de vergunning- over een overgangsperiode van zes maanden beschikt om zich te conformeren met de toepasselijke voorschriften (artikel 5, in fine van de Wet van 26 juni 1967).

Als bewijs van de financiële draagkracht vereist artikel 5 van de beide uitvoeringsbesluiten³³² voor iedere vergunning een borgtocht van 500.000 frank³³³, in de vorm van een hoofdelijke borg van een financiële instelling (een bank, een private spaarkas, een verzekeringsmaatschappij of een openbare kredietinstelling) of van het deponeren van gelden of waarden bij de Deposito- en Consignatiekas³³⁴. De borgtocht kan uitsluitend tot

³³². Gewijzigd door artikel 2 van het K.B. van 16 november 1990 (2 besluiten), B.S., 1 december 1990, 22407 (vervoercommissionair) en 22410 (vervoermakelaar).

³³³. Met een maximum van 5 miljoen frank voor eenzelfde rechtspersoon of natuurlijke persoon (artikel 5 § 1, lid 2 van het K.B. van 18 juli 1975 en van het K.B. van 12 januari 1978). In het kader van het beroepsvervoer van goederen over de weg wordt een hoofdelijke borgtocht vereist van 250.000 fr. per nationale transportvergunning (zie artikel 18 van het K.B. van 18 maart 1991).

³³⁴. Ter vergelijking kunnen we opmerken dat in de nieuwe regeling van de toegang tot het beroep van goederenvervoerder over de weg de wijze van

waarborg dienen van de schuldvorderingen voortspruitende uit de uitoefening van de door de vergunning gedekte werkzaamheden. De vergunning wordt verleend nadat deze borgtocht is gesteld (artikel 8). Indien op de borgtocht enige afneming is verricht, moet de vergunninghouder binnen dertig dagen de borgtocht aanvullen of herstellen zonder enig verzoek hieromtrent (artikel 5 § 3) en in geval van deponering van waarden aangenomen tegen een officiële koers dient de titularis onverwijld en zonder verzoek een aanvullende waarborg te verstrekken indien de borgtocht ingevolge koersdalingen meer dan 5% van zijn werkelijke waarde heeft verloren (artikel 5 § 4). De publiekrechtelijke ondernemingen zijn vrijgesteld van de vereiste inzake financiële draagkracht (artikel 17)³³⁵.

c) Het gebruik van lokalen

De activiteit van tussenpersoon waarvoor een vergunning wordt afgegeven, dient te worden uitgeoefend in lokalen die bestemd zijn uitsluitend voor dit doel of voor de ermee samenhangende werkzaamheden op het gebied van het goederen- of personenvervoer; deze lokalen moeten vervolgens gemakkelijk bereikbaar zijn en mogen niet in verbinding staan met lokalen waar een winstgevende activiteit wordt uitgeoefend die niets te maken heeft met deze van vervoertussenpersoon of met die van vervoerder (artikel 4 van het K.B. van 18 juli 1975 en van het K.B. van 12 januari 1978; in deze besluiten voorgesteld als een toekenningsvoorwaarde). Een specifiek voorschrift inzake de lokalen beoogt te vermijden dat de hulpactiviteit wordt uitgeoefend in plaatsen waar het cliënteel kan aangezet worden tot het verbruik van dranken³³⁶. Het artikel 4 inzake het gebruik van lokalen is niet toepas-

borgtochtstelling wordt beperkt tot een hoofdelijke borgtocht van een financiële instelling (zie artikel 18 en 19 van het K.B. van 18 maart 1991). Voordien was ook in deze transportregeling de deponering van gelden en waarden toegelaten om te voldoen aan de voorwaarde inzake financiële draagkracht (zie artikel 38 van het thans opgeheven K.B. van 5 september 1978).

³³⁵. De mogelijkheid van een dergelijke door de Koning te bepalen vrijstelling werd voorzien in artikel 10, 6° van de Wet van 26 juni 1967; tijdens de bespreking van het wetsontwerp in de commissies van de kamer en de senaat werd de N.M.B.S. als voorbeeld geciteerd (zie het verslag namens de commissie voor het verkeerswezen, de posterijen, telegrafie en telefonie, Gedr.St., Kamer, 1965-66, nr. 257/4, 18-19 en Gedr.St., Senaat, 1966-67, nr. 258, 4).

³³⁶. Verslag namens de commissie voor het verkeerswezen, de posterijen, telegrafie en telefonie, Gedr.St., Kamer, 1965-66, nr. 257/4, 11.

selijk op de publiekrechtelijke ondernemingen (zie artikel 17 van de twee geciteerde besluiten)³³⁷.

d) Het gebruik van titels of benamingen

Wanneer men objectieve voorwaarden dient te vervullen voor de uitoefening van bepaalde activiteiten, is het volgens de parlementaire voorbereiding van de Wet van 26 juni 1967 niet meer dan billijk dat aan de titularis van de vergunning -die m.a.w. beantwoordt aan deze voorwaarden- een bescherming van bepaalde beroepsbenamingen wordt gewaarborgd³³⁸. In uitvoering van artikel 2, lid 3 van de wet bepaalt artikel 18 § 1 van de uitvoeringsbesluiten van 1975 en 1978 dan ook dat men slechts gebruik mag maken van de titels en benamingen van "vervoercommissionair" of "vervoermakelaar" indien men in het bezit is van de vereiste vergunning.

Supra in deel I hebben we in het kader van de strafrechtelijke samenloopregeling onderzocht op welke wijze een onrechtmatig gebruik van deze titels en benamingen het gemeenrechtelijk misdrijf van *oplichting* (artikel 496 Sw.) kan opleveren³³⁹.

(2) *Andere verplichtingen*

Artikel 10 van de kaderwet van 26 juni 1967 vertrouwt bijkomend een aantal uitvoeringstaken toe aan de Koning ter precisering van verscheidene andere verplichtingen in hoofde van de aan een vergunningsplicht onderworpen vervoertussenpersonen, waarbij de niet-naleving van deze uitvoeringsreglementering kan resulteren in een strafrechtelijke verantwoordelijkheid. De hierna volgende verplichtingen, die door de Koning werden uitgewerkt voor de vvoercommissionair en de vvoermakelaar in respectievelijk het

³³⁷. Bedoeld wordt bv. de N.M.B.S. (zie supra noot 335).

³³⁸. Zie M.v.T., Gedr.St., Kamer, 1965-66, nr. 257/1, 4; Verslag namens de commissie voor het verkeerswezen, de posterijen, telegrafie en telefonie, Gedr.St., Kamer, 1965-66, nr. 257/4, 9 en JANSSENS, A., o.c., 26.

³³⁹. Zie supra deel I. Eendaadse samenloop tussen gemeenrechtelijke en transportmisdrijven. In geval van een concursus idealis tussen het transportmisdrijf uit de Wet van 26 juni 1967 en het commune misdrijf van oplichting, zal deze laatste misdrijfkwalficatie de zwaarste straf opleveren (cf. artikel 65 Sw.).

K.B. van 18 juli 1975 en 12 januari 1978, zijn vanuit een strafrechtelijk oogpunt relevant.

a) Het verstrekken van statistische gegevens (artikel 10, 2°)

De houders van een vergunning van vervoercommissionair en van vervoermakelaar zijn verplicht de statistische inlichtingen aangaande de vergunningsplichtige activiteiten te verstrekken op aanvraag van de minister van verkeerswezen of zijn gemachtigde, nadat deze het advies van het vast bureau van het raadgevend comité heeft ingewonnen; deze inlichtingen mogen slechts voor statistische doeleinden gebruikt worden (artikel 13 van het K.B. van 18 juli 1975 en van 12 januari 1978)³⁴⁰.

b) Het meewerken aan onderzoeks- en controlemaatregelen (artikel 10, 3°)

Deze maatregelen hebben luidens artikel 10, 3° tot doel na te gaan of de vergunninghouders hun verplichtingen nakomen en kunnen inzonderheid bestaan in een kennisname van de boeken en andere bedrijfsdocumenten.

Overeenkomstig de bepalingen van de twee uitvoeringsbesluiten van 18 juli 1975 en van 12 januari 1978 moeten de houders van een vergunning van vervoercommissionair en van vervoermakelaar:

* de uitvoering van de onderzoeks- en controlemaatregelen "in de hand werken" (artikel 14 § 1)³⁴¹;

³⁴⁰. De verplichting bepaalde statistische gegevens te verstrekken geldt tevens voor de vervoerders die genieten van de tijdelijke vergunningsvrijstelling in geval van afstand van vracht (zie artikel 20 § 2 van het K.B. van 18 juli 1975).

³⁴¹. De Franse tekst van artikel 14 § 1 gebruikt de term "faciliter". De memorie van toelichting spreekt bij artikel 11 van de Wet van 26 juni 1967 over een strafbaarstelling van het weigeren zich "te schikken" ("se soumettre") naar de maatregelen (Gedr.St., Kamer, 1965-66, nr. 257/1, 8); het verslag van de kamercommissie maakt aangaande de uitvoeringsmaatregelen van artikel 10, 3° gewag van het "ondergaan" ("soumission") van de onderzoeks- en controlemaatregelen (Gedr.St., Kamer, 1965-66, nr. 257/4, 18). De Nederlandse term "in de hand werken" is een enigszins vreemde omschrijving van het materieel bestanddeel van het controlemisdrijf, dat in de meeste strafwetten bestaat uit het "verhinderen van het geregelde toezicht". Uit de in de wet gebruikte terminologie volgt op het eerste gezicht dat de vergunninghouder enige positieve medewerking dient te verlenen aan het toezicht of de controle, niet in de zin van een stimulering of een aanmoediging tot, doch wel dat hij de taak van de controlerende ambtenaar moet bevorderen of verlichten, dat hij de controle een gunstig verloop moet laten kennen. Gelet echter op de omschrijvingen in de parlementaire voorbereiding zijn we van oordeel dat deze algemeen omschreven houding van de ti-

- * gehoor geven aan elke oproeping tot inzage van de boeken en andere beroepsdocumenten vanwege de door de minister van verkeerswezen aangestelde ambtenaren (artikel 14 § 2);
- * gedurende zes jaar de bewijsstukken bewaren aangaande de verschillende verrichtingen en een administratieve organisatiemethode aanwenden die het mogelijk maakt onmiddellijk een aantal in het besluit opgesomde inlichtingen terug te vinden (artikel 14 § 3);
- * iedere wijziging van de gegevens die worden vermeld in de vergunning (zie artikel 9 § 1), bij een ter post aangetekende brief en binnen een termijn van tien dagen ter kennis brengen van de minister van verkeerswezen of zijn gemachtigde (artikel 14 § 4)³⁴².

c) Het betalen van retributies (artikel 10, 4°)

Deze retributies vormen een deelname in de kosten van administratie, controle en toezicht die uit de toepassing van de transportstrafwet van 26 juni 1967 voortvloeien. De twee ten bate van de Staat verschuldigde retributiebedragen (een vaste jaarlijkse retributie en een retributie voor een duplicaat of een vervanging van de vergunning) worden vastgelegd in artikel 15 § 1 van het K.B. van 18 juli 1975 (vervoercommissienair) en van het K.B. van 12 januari 1978 (vervoermakelaar). De jaarlijkse retributie ten bedrage van 3000 frank moet betaald worden vóór de uitreiking van de vergunning en vervolgens vóór de eerste januari van ieder jaar (artikel 15 § 2); de niet-betaling ervan betekent niet enkel het plegen van een misdrijf (artikel 11, 3° van de Wet van 26 juni 1967)³⁴³, maar leidt tevens tot de schorsing van de vergunning (artikel 15 § 2 van de beide uitvoeringsbesluiten).

tularis van de vergunning in artikel 14 § 1 neerkomt op de klassieke gedraging van het "niet-verhinderen" van het toezicht of de controle.

In deel I van onze studie hebben we nagegaan onder welke voorwaarden een niet-medewerking tevens kan beantwoorden aan de gemeenrechtelijke kwalificatie van **weerspannigheid** (artikel 267 Sw.).

³⁴². Voor de vervoercommissienair werd deze kennisgevingsplicht aan artikel 14 van het K.B. van 18 juli 1975 toegevoegd door artikel 4 van het K.B. van 16 november 1990 tot wijziging van het K.B. van 18 juli 1975 tot instelling van de vergunning van vervoercommissienair (B.S., 1 december 1990).

³⁴³. Ook de houders van een transportvergunning in het kader van het professioneel goederenvervoer over de weg zijn verplicht retributies te betalen (zie de artikelen 12 en 30 van het K.B. van 25 november 1992), waarbij de niet-betaling eveneens kan resulteren in een transportmisdrijf (op basis van de blanco-strafnorm van artikel 10 augustus 1960).

§ 3. STRAFBAARSTELLINGEN

Het overtreden van de verscheidene hoger aangehaalde administratieve verplichtingen uit de wet en voornamelijk uit de uitvoeringsreglementering wordt strafbaar gesteld in artikel 11 van de Wet van 26 juni 1967 met correctionele vrijheids- en vermogensstraffen. Deze transportmisdrijven zijn aldus op basis van de in de strafwet bepaalde strafmaat en conform artikel 1 Sw. te kwalificeren als transportWANBEDRIJVEN.

De drie algemene strafrechtelijke incriminaties van artikel 11 hebben betrekking op de inbreuken inzake:

- (a) *de globale regeling van de vergunningsplicht en van het gebruiken van titels en benamingen (artikel 11, 1°; artikel 2 en de uitvoeringsreglementering);*
- (b) *de uitbreiding van de vergunning van vervoercommissionair naar de commissionair-expediteur bij het vervoer (artikel 11, 2°; artikel 3);*
- (c) *het verstrekken van de statistische gegevens, het meewerken aan de genomen onderzoeks- en controlemaatregelen en het betalen van de vastgestelde retributies (artikel 11, 3°; artikel 10, 2°, 3° en 4° en de uitvoeringsreglementering).* Artikel 11, 3° incorporeert de uitvoeringsvoorschriften vermeld in artikel 10, 1° -wijze waarop de borgtocht wordt gesteld, gebruikt en teruggegeven- niet in de strafbaarstelling. Daar de uitvoeringsbesluiten van 1975 en 1978 evenwel deze regeling inzake de borgtocht globaal kwalificeren als een toekenningsvoorwaarde voor de administratieve vergunning, kan een inbreuk op deze regeling ons inziens strafbaar zijn, steunende op de incriminatiegrond van artikel 11, 1° van de Wet van 26 juni 1967.

Alhoewel volgens de parlementaire voorbereiding het artikel 11 inbreuken strafbaar stelt waarvoor geen administratieve sancties voorzien zijn en de regering de cumulatie tussen administratieve en strafrechtelijke sancties wil vermijden³⁴⁴, verleent desalniettemin artikel 11 § 1 van het K.B. van 18 juli 1975 en van het K.B. van 12 januari 1978 de minister van verkeerswezen of zijn gemachtigde de bevoegdheid om bij een gemotiveerde beslissing de vergunning van vervoercommissionair en van vervoermakelaar te schorsen of in te trekken "in de gevallen bedoeld in de artikelen 11 van de Wet van 26 juni 1967".

³⁴⁴. M.v.T., Gedr.St., Kamer, 1965-66, nr. 257/1, 8; Verslag namens de commissie voor het verkeerswezen, de posterijen, telegrafie en telefonie, Gedr.St., Kamer, 1965-66, nr. 257/4, 19-20.

AFDELING 4. DE REGULERING VAN DE TECHNISCHE EISEN VOOR HET VERVOERMIDDEL

§ 1. OPGAVE VAN DE RECHTSBRONNEN

Het vervoermiddel waarmee het goederenvervoer over de weg geschiedt, is onderworpen aan een gecompliceerde reglementering die op een zeer gedetailleerde wijze de technische eisen voorschrijft waaraan dit vervoermiddel dient te beantwoorden, onder meer wat betreft de constructie, de goedkeuring, de identificatie, de inrichting, de technische controle, de lading en het gebruik ervan. Ter handhaving van deze **technische reglementering** heeft de Belgische wetgever eveneens geopteerd voor de uitbouw van een *strafrechtelijk instrumentarium*. De Wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen³⁴⁵, bevat een geheel van materiële en formele strafbepalingen (de artikelen 3, 4 en 5) ter sanctionering van inbreuken op deze wet of op de besluiten die betrekking hebben op dezelfde materie.

Het belangrijkste besluit inzake de technische reglementering is het K.B. van 15 maart 1968, houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen³⁴⁶. Ook het wegverkeersreglement van 1 december 1975, alsmede bijzondere transportreglementeringen afgestemd op de specifieke aard van het vervoerde produkt (bijvoorbeeld de ADR-reglementering inzake het wegvervoer van gevaarlijke goederen) kunnen strafrechtelijk gesanctioneerde bepalingen bevatten die zekere technische eisen aangaande het in te zetten transportmiddel voorschrijven³⁴⁷.

Behoudens het strafrechtelijk instrumentarium voorziet de Wet van 21 juni 1985 tevens in een door de Koning uit te werken *administratiefrechtelijke*

³⁴⁵. B.S., 13 augustus 1985.

³⁴⁶. B.S., 28 maart 1968; err: B.S., 23 april 1968. Het huidige opschrift van het algemeen reglement werd ingevoerd door artikel 1 van het K.B. van 9 mei 1988, B.S., 1 juli 1988.

³⁴⁷. In de hiernavolgende afdeling (De regulering van het vervoer van gevaarlijke goederen) overlopen we de bijzondere technische eisen aangaande het ADR-vervoermiddel (vastgelegd in het A.D.R.-verdrag van 30 september 1957). De transportstrafwet van 21 juni 1985 zal ook als strafrechtsgrond fungeren voor de beteugeling van ADR-transportmisdrijven aangaande de normen waaraan het voertuig en de uitrusting bij ADR-vervoer moeten voldoen.

lijk controle- en sanctiesysteem (artikel 2)³⁴⁸ dat betrekking heeft op de gelijkvormigheid van de voertuigen, de onderdelen en het veiligheidstoebehoren met het erkende of goedgekeurde type (art. 2 § 1) en op de beantwoording aan de opgelegde erkenningsvoorwaarden door de controle-instellingen (art. 2 § 2). Bijkomend bepaalt artikel 2 § 3 uitdrukkelijk dat de minister tot wiens bevoegdheid het vervoer te land behoort, voor de Rechtbank van Eerste Aanleg een vordering in kortgeding kan instellen tot het uit de handel of eventueel uit het verkeer nemen van de voertuigen, de onderdelen en het veiligheidstoebehoren³⁴⁹.

Gelet op de hoge graad aan techniciteit verkiezen we in deze afdeling geen inhoudelijke bespreking te geven van het geheel van materiële voorschriften uit de technische reglementering; niet in het minst omdat deze reglementering mede onder invloed van de EG-wetgeving voortdurend wordt gewijzigd en aangevuld³⁵⁰. Wel lijkt het ons aangewezen even stil te staan bij de basisstrafwet inzake de technische reglementering, zijnde de Wet van 21 juni 1985 (§ 2). Vervolgens zullen we wat het basisreglement inzake de technische reglementering betreft (het K.B. van 15 maart 1968), in § 3 het toepassingsgebied van dit reglement preciseren en bij wijze van exemplificatie de inhoud van de technische eisen die betrekking hebben op het gewicht of de massa van de voertuigen op schematische wijze toelichten.

³⁴⁸. Artikel 2 van de Wet van 21 juni 1985 werd vervangen door artikel 38 van de Wet van 18 juli 1990 (B.S., 8 november 1990).

³⁴⁹. Vóór de wijziging door Wet van 18 juli 1990 sprak de wet van het instellen van een rechterlijke vervolging door de bevoegde minister. Van belang is te vermelden dat artikel 2 § 3 preciseert dat er uitspraak wordt gedaan, niettegenstaande elke vervolging uitgeoefend om reden van dezelfde feiten voor ieder ander rechtscollège en dat de uitspraak uitvoerbaar is bij voorraad niettegenstaande elk verhaal en zonder borgtocht.

³⁵⁰. Zie recent voor het goederenvervoer bv. de wijziging van:
- artikel 32 bis (massa's en afmetingen) door het K.B. van 9 april 1990 (B.S., 28 april 1990) en het K.B. van 23 september 1991 (B.S., 1 oktober 1991).

- artikel 35 (spatborden) door het K.B. van 14 december 1990 (B.S., 21 december 1990).

Overeenkomstig de aanhef van het geciteerde K.B. van 23 september 1991 is dit K.B. reeds de 30ste wijziging van het basis-K.B. van 15 maart 1968, wat neerkomt op een *gemiddelde van meer dan 1 wijziging per jaar* ! Deze continue wijziging en aanvulling van de technische normen die via de transportstrafwet van 21 juni 1985 in de strafrechtelijke kontekst worden toegepast, maakt uiteraard de beginselen en voorschriften aangaande het intertemporaal strafrecht in deze transportmaterie zeer relevant. Supra in deel I hebben we deze voorschriften onderzocht vanuit de artikelen 2 Sw., 7 E.V.R.M. en 15 BUPO en toegepast op het domein van het transportstrafrecht.

§ 2. DE BASISSTRAFWET INZAKE DE TECHNISCHE REGLEMENTERING: DE WET VAN 21 JUNI 1985

De **bijzondere strafwet van 21 juni 1985** vormt de huidige RECHTSGROND voor de bestrafing van inbreuken op de technische reglementering. Luidens de blanco-strafnorm uit artikel 4 § 1, lid 1 van de Wet van 21 juni 1985 worden gestraft met correctionele vrijheids- en vermogensstraffen:

"de overtredingen van deze wet of van de besluiten die betrekking hebben op de technische eisen betreffende de voertuigen voor vervoer te land, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren ...".

De Wet van 21 juni 1985 incrimineert zodoende op de eerste plaats de inbreuken op de wet zelf. Het zoeken naar mogelijke (materiële) voorschriften uit deze wet die bij overtreding aanleiding kunnen geven tot de correctionele bestrafing, is echter een vrij moeilijke opdracht. Artikel 1 regelt de uitvoeringsopdracht van de Koning. Artikel 2 voorziet in een administratieve sanctionering, terwijl artikel 4 de strafrechtelijke sanctionering bepaalt. De artikelen 3 en 5 bevatten een aantal strafprocessuele voorschriften, terwijl de daarop volgende artikelen (6-10) opheffings- en wijzigingsbepalingen inhouden. Traditiegetrouw sluit het voorschrift inzake de inwerkingtreding de wet af (artikel 11). Hoe kan dan nu de Wet van 21 juni 1985 op een strafbare wijze overtreden worden? Ten aanzien van de bepalingen van deze wet van 1985 heeft zodoende de wetgever in artikel 4 § 1, lid 1 een strafbare gedraging gecreëerd die door DECLERCQ wordt getypeerd als een *"misdrijf zonder substantie"*³⁵¹.

Behoudens de inbreuken op de wet zelf worden op de tweede plaats de overtredingen van de uitvoeringsbesluiten inzake de technische eisen geïncrimineerd. Uit de formulering van de strafbaarstelling volgt dat de strafsancities niet enkel toepasselijk zijn op een overtreding van een besluit genomen ter uitvoering van de Wet van 21 juni 1985, doch tevens gelden voor een sanctionering van inbreuken op aan deze wet voorafgaande besluiten inzake de technische eisen, uitgevaardigd op grond van andere (vroegere) wetsbepalingen. Ook het huidige artikel 81 van het algemeen reglement van 15 maart 1968 verwijst uitdrukkelijk naar de basisstrafwet van 21 juni 1985 voor de bestrafing van *"elke overtreding van dit algemeen reglement"*.

³⁵¹. Zie DECLERCQ, R., "Materieel-strafrechtelijke bepalingen in het sociale zekerheidsrecht", in Raakvlakken tussen sociale zekerheid en andere rechtstakken, 1979, (13), 22.

Op grond van de in de bijzondere strafwet voorgeschreven correctionele straffen (artikel 4) en bij toepassing van het kwantitatief misdrijfscriterium van artikel 1 Sw., kunnen de misdrijven aangaande technische eisen waaraan het vervoermiddel dient te voldoen, gekwalificeerd worden als transportWANBEDRIJVEN.

Vóór deze recente strafwet van 21 juni 1985 duidde artikel 81 van het algemeen reglement van 15 maart 1968³⁵² voor de bestraffing maar liefst vijf wetten en besluitwetten aan uit het transport- en verkeersstrafrecht, met name de besluitwet van 30 december 1946 (bezoldigd personenvervoer), de besluitwet van 24 februari 1947 (goederenvervoer voor eigen rekening), de wet van 1 augustus 1960 (bezoldigd goederenvervoer), de wegverkeerswet van 16 maart 1968 en de wet van 18 februari 1969 (uitvoering internationale verdragen en akten). Een overtreding van het algemeen reglement werd dan "al naar het geval" (aldus de tekst van het vroegere artikel 81) gestraft overeenkomstig één van deze bijzondere strafwetten die inhoudelijk belangrijke verschillen bevatten (bijvoorbeeld inzake straftoemeting of verjaringsstermijn van de strafvordering). In geval van een concrete inbreuk op een welbepaald technisch voorschrift diende men steeds na te gaan op grond van welke van de vijf wetten de Koning het voorschrift had uitgevaardigd³⁵³ en ter sanctionering van de inbreuk waren dan de strafbepalingen van deze rechtsgrond van toepassing³⁵⁴. Het zal vermoedelijk niet altijd een een-

³⁵². Zoals vervangen door artikel 44 van het K.B. van 12 december 1975, B.S., 30 december 1975.

³⁵³. In bepaalde van deze wetten verkreeg de Koning uitdrukkelijk de bevoegdheid de technische vereisten vast te stellen voor de voertuigen die werden gebruikt voor het type van vervoer dat door die bepaalde wet werd geregeld, bv. artikel 28, lid 1 van de Besluitwet van 30 december 1946 (bezoldigd personenvervoer), artikel 7, 1° van de Wet van 1 augustus 1960 (bezoldigd goederenvervoer) of artikel 2 van de Besluitwet van 24 februari 1947 (goederenvervoer voor eigen rekening). De twee eerste artikelen werden door de Wet van 21 juni 1985 opgeheven (respectievelijk de artikelen 6 en 8), terwijl de Besluitwet van 24 februari 1947 (met als titel "Besluitwet, waarbij de verplichting van de technische controle uitgebreid wordt tot de automobielen dienende tot het vervoer voor eigen rekening van hun eigenaar"), in haar geheel werd opgeheven (artikel 7).

³⁵⁴. Zo oordeelde het Hof van Cassatie dat bv. de technische voorschriften i.v.m. de uitlaat van het voertuig (artikel 39 van het K.B. van 15 maart 1968) werden vastgesteld in uitvoering van de wegverkeerswet en een overtreding dan ook diende gestraft te worden met de strafsancties uit de wegverkeerswet (Cass., 7 januari 1974, Arr.Cass., 1974, 496; Cass., 11 maart 1974, Arr.Cass., 1974, 757; zie ook: Cass., 19 november 1974, Arr.Cass., 1975, 340), terwijl een inbreuk met een autocar (bestemd voor vervoer van schoolkinderen) op de technische voorwaarden inzake de lichten en reflectoren (artikel 28 van het K.B. van 15 maart 1968) en inzake het

voudige opdracht geweest zijn om de toepasselijke strafrechtsgrond aan te geven³⁵⁵. Bijkomend was de Raad van State van oordeel dat sommige bepalingen uit de technische reglementering ofwel geen rechtsgrond vonden in de hoger-vermelde wetten en besluitwetten ofwel toch een rechtsgrond, maar dan ten koste van een extensieve uitlegging³⁵⁶. Met de nieuwe basiswet kan de wetgever nu eenheid brengen in de rechtsgrond van de hele reglementering betreffende de technische eisen (en aldus tevens in de opsporing en bestraffing van de misdrijven) en, waar het nodig is, een rechtsgrond verschaffen aan sommige bepalingen³⁵⁷. Refererend aan het advies van de Raad van State, stelt de Memorie van Toelichting tevens dat de Koning krachtens de wegverkeerswet van 16 maart 1968 het gebruik van de voertuigen kan reglementeren, doch om alle maatregelen te kunnen treffen betreffende de technische eisen die de constructeurs of invoerders moeten naleven en die rechtstreeks raken aan de vrijheid van vestiging en handel moet de Koning door de wet worden gemachtigd³⁵⁸. Niettegenstaande deze transportstrafwet van 21 juni 1985 -een basisstrafwet inzake de technische reglementering- reeds in werking is getreden op 13 augustus 1985 (namelijk op de datum van bekendmaking in het Belgisch Staatsblad conform artikel 11), werd artikel 81 van het algemeen reglement van 15 maart 1968 slechts aangepast door het K.B. van 17 januari

schouwingsbewijs (artikel 24 van het K.B. van 15 maart 1968) moest bestraft worden op grond van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd personenvervoer (Cass., 18 november 1986, Arr.Cass., 1986-87, 377).

³⁵⁵. Vnl. de afbakening van het toepassingsgebied van de strafbepalingen uit enerzijds de diverse transportwetten en anderzijds de wegverkeerswet. Mogelijke criteria waren bv. de oorsprong van het technisch voorschrift, de aard van het vervoer (personen- of zakenvervoer, bezoldigd of onbezoldigd) of de aard van het voorschrift (algemeen of specifiek, betreffende de constructie of het gebruik).

³⁵⁶. Advies R.v.St., 11 oktober 1978, Gedr.St., Senaat, 1979-80, nr. 321/1, 12. Het betreft het advies van de Raad van State bij het oorspronkelijke ontwerp van wet betreffende de technische eisen waaraan elk voermiddel te land en de toebehoren ervan moeten voldoen, ingediend in 1979 (zie voor dit ontwerp: Gedr.St., Senaat, 1979-80, 321/1, 1-9).

³⁵⁷. Advies R.v.St., 11 oktober 1978, Gedr.St., Senaat, 1979-80, nr. 321/1, 12. Ook in de Memorie van Toelichting wordt benadrukt dat nu in één enkele wet alle wettelijke grondslagen kunnen gebundeld worden die de Koning de macht verlenen om alle nodige maatregelen te treffen inzake de technische reglementering der voertuigen (M.v.T., Gedr.St., Kamer, 1982-83, nr. 616/1, 2).

³⁵⁸. M.v.T., Gedr.St., Kamer, 1982-83, nr. 616/1, 1; M.v.T., Gedr.St., Senaat, 1979-80, nr. 321/1, 1 (bij het oorspronkelijke wetsontwerp); zie ook: verslag namens de commissie voor de infrastructuur van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, Gedr.St., Kamer, 1982-83, nr. 616/3, 1-2.

1989³⁵⁹ !

Deze basisstrafwet inzake de technische reglementering -de Wet van 21 juni 1985- is een kaderwet die zeer ruime uitvoeringsbevoegdheden verleent aan de Koning³⁶⁰ op het vlak van:

- (1) de technische eisen voor voertuigen voor vervoer te land, voor de onderdelen ervan en voor het veiligheidstoebehoren door Hem aangewezen, zoals de eisen betreffende de bouw, assemblage, erkenning, goedkeuring, herstelling en onderhoud (artikel 1 § 1, 1°);
- (2) de maatregelen inzake de controle op de toepassing van de in 1 bedoelde reglementen (artikel 1 § 1, 2°);
- (3) de bewijsmodaliteiten inzake conformiteit met de in 1 bedoelde reglementen van de voertuigen, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren, bestemd om in België in het verkeer te worden gebracht of op de openbare weg te worden gebruikt (artikel 1 § 1, 3°).

Op het vlak van de technische reglementering kan de Koning tevens alle vereiste maatregelen treffen ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze genomen internationale akten en deze maatregelen kunnen de opheffing of de wijziging van wetsbepalingen inhouden (artikel 1 § 2)³⁶¹.

Deze door de Koning vast te stellen maatregelen inzake de technische eisen hebben overeenkomstig artikel 1 § 1 van de Wet van 21 juni 1985 als

³⁵⁹. Zie artikel 5 van het K.B. van 17 januari 1989 (B.S., 29 april 1989), dat in werking is getreden op 1 oktober 1989 (cf. artikel 6).

³⁶⁰. De besluiten ter uitvoering van deze wet worden vastgesteld na advies van een commissie administratie-nijverheid waarvan de Koning de samenstelling en de werkwijze bepaalt (artikel 1 § 3).

³⁶¹. De Koning had reeds in het algemeen inzake het vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg zulke bevoegdheid krachtens artikel 1 van de Wet van 18 februari 1969 (B.S., 4 april 1969). Deze wet van 1969 werd, zoals hoger vermeld, in het vroegere artikel 81 van het algemeen reglement aangeduid als mogelijke toepasselijke strafwet. Artikel 10 van de Wet van 21 juni 1985 heeft nu een tweede lid toegevoegd in de Wet van 18 februari 1969, stellende dat deze algemene wet van 1969 niet van toepassing is op de technische reglementering. Luidens de Memorie van toelichting dekt de Wet van 18 februari 1969 niet genoegzaam al wat te maken heeft met de techniek der voertuigen, vermits zij de vervoerpolitiek tot doel heeft en niet de vrijheid van vestiging en handel in de industriële sektor (M.v.T., Gedr.St., Kamer, 1982-83, nr. 616/1, 2.) De uitvoering door de Koning van de veelvuldige secundaire EEG-wetgeving betreffende de technische eisen heeft derhalve nu duidelijk de Wet van 21 juni 1985 als rechtsgrond. Op deze bepaling van artikel 1 § 2 kan tevens gesteund worden voor de uitvoering van de normen inzake de technische eisen die voorkomen in de internationale reglementering van het wegvervoer van gevaarlijke goederen (bv. het A.D.R.-verdrag en de bijhorende bijlagen A en B, zie infra afdeling 5).

dubbele doelstelling:

1. de verkeersveiligheid³⁶²;
2. de bevordering van een rationeel energieverbruik.

Door het uitdrukkelijk in de tekst vermelden van de doelstellingen van de wet, kunnen volgens de Raad van State interpretatiemoeilijkheden omtrent de uitgestrektheid van de bevoegdheid van de Koning voorkomen worden en verkrijgt tevens de rechter een richtsnoer voor de toepassing van de wet en de uitvoeringsbesluiten³⁶³. Uit de gehele parlementaire voorbereiding blijkt duidelijk dat de verhoging van de verkeersveiligheid de hoofddoelstelling vormt van de ganse technische reglementering. Tijdens de bespreking van het wetsontwerp in de commissie voor de infrastructuur van de Senaat stelde de toenmalige minister van verkeerswezen dat er van het begrip "verkeersveiligheid" geen sluitende definitie bestaat waarover alle verkeersdeskundigen het eens kunnen worden en dat het de bedoeling is de verkeersonveiligheid zoveel mogelijk te verminderen, waarbij "verkeersonveiligheid" werd gedefinieerd als "een objectieve en meetbare problematiek veroorzaakt door het verkeer onder de vorm van ongevallen"³⁶⁴. De tweede doelstelling van de bevordering van een rationeel energieverbruik werd in het wetsontwerp toegevoegd op verzoek van de minister van economische zaken teneinde een economischer brandstofverbruik van de voertuigen te bevorderen³⁶⁵. Een verruiming van de doelstelling van de wet naar de bescherming van het milieu (bijvoorbeeld verontreiniging door uitlaatgassen, lawaaihinder) werd tijdens de parlementaire voorbereiding niet aangenomen, gezien deze aangelegenheid reeds door andere wetten wordt geregeld³⁶⁶.

³⁶². Ook de Memorie van Toelichting benadrukt dat de wet de regeling beoogt van de te nemen maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid op technisch vlak (M.v.T., Gedr.St., Kamer, 1982-83, nr. 616/1, 1.).

³⁶³. Advies R.v.St., 11 oktober 1978, Gedr.St., Senaat, 1979-80, nr. 321/1, 10.

³⁶⁴. Verslag namens de commissie voor de infrastructuur van de Senaat, Gedr.St., Senaat, 1983-84, nr. 614/2, 5-6.

³⁶⁵. Verslag namens de commissie voor de infrastructuur van de Senaat, Gedr.St., Senaat, 1983-84, nr. 614/2, 5.
De Memorie van Toelichting die spreekt van een verstandige energiebenutting in de ruime zin van het woord, geeft als voorbeeld een maatregel betreffende een snelheidsbegrenzer in bepaalde voertuigen (M.v.T., Gedr.St., Kamer, 1982-83, nr. 616/1, 2, zie tevens Advies R.v.St., 27 augustus 1982, Gedr.St., 1982-83, nr. 616/1- bijlage, 1).

³⁶⁶. Zie: Hand., Senaat, 1984-85, 6 december 1984, 550.

§ 3. HET BASISREGLEMENT INZAKE DE TECHNISCHE REGLEMENTERING: HET K.B. VAN
15 MAART 1968

A. Het toepassingsgebied van het K.B. van 15 maart 1968

Het toepassingsgebied van het basisreglement van 15 maart 1968 wordt geregeld in artikel 2 van dit reglement.

Als algemene regel geldt dat het basisreglement van toepassing is op *al de auto's die rijden onder dekking van een Belgische inschrijvingsplaat en op de erdoor getrokken Belgische aanhangwagens* (artikel 2 § 1)³⁶⁷. **Bij wijze van uitzondering** bevat artikel 2 een lijst van welbepaalde voertuigen die ofwel slechts gedeeltelijk (de voertuigen opgesomd in artikel 2 § 2 en § 3)³⁶⁸ ofwel helemaal niet (de voertuigen opgesomd in artikel 2 § 3bis)³⁶⁹ onderworpen zijn aan de bepalingen van het algemeen reglement.

De technische voorschriften van het algemeen reglement van 15 maart 1968 zijn derhalve in beginsel niet toepasselijk op *de in het buitenland ingeschreven motorvoertuigen en op de buitenlandse aanhangwagens getrokken door een in het buitenland of in België ingeschreven motorvoertuig*. Om in België tot het verkeer op de openbare weg te worden toegelaten, moeten deze buitenlandse voertuigen wel voldoen aan de technische eisen opgenomen in **de Internationale Conventie inzake het wegverkeer** (artikel 2 § 4, lid 1)³⁷⁰.

³⁶⁷. In artikel 1 § 2 (classificatie volgens de nationale vervoercategorieën) worden de verschillende begrippen die in het basisreglement worden gebruikt, omschreven.

Zo wordt de term "auto" gedefinieerd als elk motorvoertuig waarvan de eigen massa hoger is dan 400 kg met uitzondering van de bromfietsen en motorfietsen zoals die omschreven zijn in artikel 1 van het K.B. van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen (artikel 1 § 2, 1°). Onder deze term auto vallen o.m. de lichte vrachtauto (artikel 1 § 2, 5°), de vrachtauto (artikel 1 § 2, 6°) en de tractor (artikel 1 § 2, 7°). Vervolgens is elk voertuig dat bestemd is om door een ander te worden voortbewogen een "aanhangwagen" (artikel 1 § 2, 14°). Het begrip "voertuig" heeft een zeer algemene betekenis; met een voertuig wordt nl. elk vervoermiddel bedoeld dat genoemd wordt in artikel 1, § 2 (artikel 1 § 2, 21°).

³⁶⁸. Bv. de voertuigen in dienst genomen vóór 15 juni 1968 of tussen 15 juni 1968 en 15 juni 1969, de voertuigen voor traag vervoer, de landbouwmotors en hun aanhangwagens, enz.

³⁶⁹. Voornamelijk militaire voertuigen.

³⁷⁰. Bedoeld wordt de Internationale Conventie inzake het wegverkeer van Wenen dd. 8 november 1968, die werd goedgekeurd door de Wet van 30 september 1988, B.S., 28 december 1989. De wet van 30 september 1988 houdt

Op het vlak van de technische regeling inzake de MASSA'S en de AFMETINGEN bevat het basisreglement in artikel 2 § 4, derde en vierde lid evenwel een tweevoudige precisering van de toepasselijke normen voor deze buitenlandse voertuigen.

(I) Deze buitenlandse voertuigen mogen namelijk de maxima niet overschrijden die bepaald zijn enerzijds in de in het land van inschrijving geldende reglementering en anderzijds in artikel 32bis (punten 1.4.1.1, 1.6, 2.1, 2.2, 3.1, 3.2 en 4) van het Belgisch algemeen reglement van 15 maart 1968 (artikel 2 § 4, lid 3)^{371 372}.

tevens de goedkeuring in van de Europese Overeenkomst tot aanvulling van de Conventie van 1968, opgemaakt te Genève op 1 mei 1971. De tekst van de beide internationale akten werd gepubliceerd in de bijlage van het Belgisch Staatsblad van 28 december 1989, alsmede in de parlementaire voorbereiding (zie Gedr.St., Senaat, 1986-87, nr. 440/1, 7 e.v.). Met deze internationale akten wordt getracht een zo volledig mogelijke harmonisatie te realiseren van de verkeersregels en de verkeerssignalisatie tussen de verschillende landen om een betere verkeersveiligheid in het internationaal verkeer te bekomen (M.v.T., Gedr.St., Senaat, 1986-87, nr. 440/1, 1; Verslag namens de commissie van de buitenlandse betrekkingen van de Senaat, Gedr.St., Senaat, 1986-87, nr. 440/2, 2).

Overeenkomstig artikel 39 van het Verdrag van 8 november 1968 moeten inzake de technische eisen elke auto, elke aanhangwagen en elke sleep (deze begrippen worden omschreven in artikel 1) in het internationale verkeer voldoen aan de bepalingen van bijlage 5 bij dit verdrag en ze moeten bovendien rijtechnisch in goede staat van onderhoud verkeren. De voertuigen die aan deze technische eisen beantwoorden, mogen op dit vlak door de verdragsluitende partijen in hun eigen gebied in het internationale verkeer niet geweigerd worden, behoudens de in bijlage I genoemde uitzonderingen (cf. artikel 2, 3° van het verdrag).

³⁷¹. Artikel 2 § 4 werd in deze zin gewijzigd door artikel 1 van het K.B. van 22 mei 1989 (B.S., 31 mei 1989).

Artikel 32bis regelt de afmetingen en massa's van voertuigen waarvan de aanvraag tot goedkeuring is ingediend vanaf 1 januari 1985 en is in het algemeen reglement ingevoegd door artikel 15 van het K.B. van 16 november 1984 (B.S., 15 januari 1985). De relevante toepasselijk verklaarde bepalingen uit artikel 32bis betreffen de maximale toegelaten massa van elk voertuig of combinatie van voertuigen (punt 1.4.1.1), de referentiemassa's (punt 1.6), de afmetingen en de massa's van voertuigen van klasse II (zijnde de voertuigen bestemd voor goederenvervoer, waarvan de maximale toegelaten massa de 44 ton niet overschrijdt) (punt 3.1 en 3.2) en van de voertuigen van klasse III (hogere massa's en afmetingen dan klasse II) (punt 4). De maxima vermeldt in de punten 2.1 en 2.2 van artikel 32bis zijn niet relevant gezien deze betrekking hebben op de voertuigen bestemd voor personenvervoer.

³⁷². Luidens artikel 1 van bijlage I aan het Verdrag inzake het wegverkeer van 8 november 1968 kunnen de verdragsluitende partijen weigeren op hun grondgebied motorvoertuigen, aanhangwagens of slepen in het internationale verkeer toe te laten waarvan het totale gewicht of het gewicht per as of de afmetingen de maxima overschrijden die door hun nationale wetgeving zijn vastgesteld voor voertuigen die op hun grondgebied zijn inge-

(II) In het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid (artikel 74 e.v. van het EEG-verdrag, dat op legislatief vlak als een rode draad doorheen het Belgisch transportstrafrecht loopt) streeft de Europese gemeenschap naar een harmonisatie van deze technische voorschriften inzake de afmetingen en de massa's, aangezien de verschillen tussen de in de lidstaten geldende normen een ongunstige invloed hebben op de concurrentievoorwaarden en het verkeer tussen de lidstaten belemmeren, aldus de preambule van de EEG-richtlijn nr. 85/3 van de Raad van 19 december 1984³⁷³ die deze harmonisatie uitwerkt. In de bijlage I aan deze EEG-richtlijn van 19 december 1984 worden een aantal grenswaarden inzake de massa's en de afmetingen vastgesteld. Indien een in een lidstaat ingeschreven of in het verkeer gebracht voertuig voldoet aan deze grenswaarden, mogen de lidstaten het gebruik ervan op hun grondgebied in het internationale verkeer niet verbieden of weigeren om redenen die verband houden met de massa en de afmetingen (artikel 3, 1°, lid 1 van de richtlijn). Deze regeling is van toepassing

schreven.

³⁷³. Richtlijn van de Raad van 19 december 1984 betreffende de gewichten, de afmetingen en sommige andere technische kenmerken van bepaalde wegvoertuigen, P.B.L., 1985, 2/14, gewijzigd en aangevuld door:

- de richtlijn nr. 86/360 van de Raad van 24 juli 1986, P.B.L., 1986, nr. 217/19 (betreft de inwerkingtreding van bepaalde artikelen en de tijdelijke niet-toepassing van bepaalde normen in Ierland en het Verenigd Koninkrijk);
- de richtlijn nr. 88/218 van de Raad van 11 april 1988, P.B.L., 1988, nr. 98/48 (betreft de maximumbreedte voor dikwandige koelwagens);
- de richtlijn nr. 89/338 van de Raad van 27 april 1989, P.B.L., 1989, nr. 142/3 (betreft het maximaal gewicht van motorvoertuigen, gelede voertuigen en samenstellen, de begripsomschrijvingen en de inwerkingtreding van bepaalde normen);
- de richtlijn nr. 89/460 van de Raad van 18 juli 1989, P.B.L., 1989, nr. 226/5 (betreft de vaststelling van de datum - 31 december 1998- waarop de aan Ierland en het Verenigd Koninkrijk toegestane afwijkingen verstrijken);
- de richtlijn nr. 89/461 van de Raad van 18 juli 1989, P.B.L., 1989, nr. 226/7 (betreft de maximumlengte van gelede voertuigen, zijnde trekker-opleggercombinaties);
- de richtlijn nr. 91/60 van de Raad van 4 februari 1991, P.B.L., 1991, nr. 37/37 (betreft de maximumlengte (o.m. de maximale beladingslengte) van samenstellen, zijnde vrachtwagen-aanhangwagencombinaties). Zie over deze richtlijn o.m.: X, "EEG, Recente besluiten op vervoergebied", Bull. V.B.O., 1991, 1, (81), 84-85);
- de richtlijn nr. 92/7 van de Raad van 10 februari 1992, P.B.L., 1992, 57/29 (betreft een technische omschrijving van de gelijkwaardigheid van bepaalde veringssystemen aan luchtveren).

De Richtlijn nr. 85/3 is van toepassing op voertuigen die dienen voor goederenvervoer over de weg en die ten minste vier wielen, een maximaal gewicht in beladen toestand meer dan 3,5 ton en een maximumsnelheid van meer dan 25 km/u hebben (artikel 1 van de richtlijn, zoals gewijzigd door artikel 1 van de richtlijn nr. 89/338 van 27 april 1989).

niettegenstaande de bevoegde autoriteit van een lidstaat waar het voertuig is ingeschreven of in het verkeer gebracht een hogere grenswaarde dan deze van bijlage I heeft toegestaan (artikel 3, 1°, lid 2, a) van de richtlijn). Op grond van deze bepalingen oordeelde het Hof van Justitie ter beantwoording van een prejudiciële vraag vanwege een Belgische strafrechter, dat de toepassing van een nationale regeling, die in overeenstemming met de ver- noemde EEG-richtlijn nr. 85/3 van 19 december 1984 een maximumafmeting voorschrijft, op een voertuig dat is ingeschreven in een andere EEG-lid- staat die zulke maximumafmeting niet oplegt, niet strijdig is met de EEG- verdragsbepalingen betreffende het vrij verrichten van diensten en het ge- meenschappelijk vervoerbeleid³⁷⁴. Aangezien uit de motivering in de pre- ambule van de richtlijn nr. 85/3 blijkt dat deze richtlijn juist tot doel heeft in de sektor internationaal vervoer de nationale wettelijke regelin- gen nader tot elkaar te brengen, is tevens volgens het Hof onder deze om- standigheden de toepassing van een nationale wettelijke regeling die in overeenstemming is met de grenswaarden uit gemeenschapsrichtlijn, niet te beschouwen als een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve in- voerbepanking in de zin van artikel 30 EEG-Verdrag; ook de bepalingen be- treffende het vrij verkeer van goederen zijn aldus niet geschonden³⁷⁵. De regeling omtrent het bewijs dat het voertuig voldoet aan de bepalingen van de richtlijn nr. 85/3 (artikel 5) werd uitgevoerd in de richtlijn nr. 86/

³⁷⁴. H.v.J., nr. 241/86, 11 juni 1987, Jur., 1987, 2573, met concl. Adv.Gen. C.O.LENZ; R.W., 1987-88, 441; Eur.Vervoerr., 1987, 592. Een Frans- man werd in een strafzaak voor de politierechtbank van Harelbeke verdacht van een in Frankrijk ingeschreven vrachtwagen op de openbare weg te hebben bestuurd in strijd met het technisch voorschrift van de maximumhoogte van 4 meter (artikel 31, 4° van het K.B. van 15 maart 1968, dat overeenkomstig artikel 2 § 4 (vóór de wijziging door het K.B. van 22 mei 1989) toepasse- lijk was op buitenlandse voertuigen).

De beklaagde betoogde dat het voertuig in Frankrijk krachtens de geldende Franse voorschriften tot het wegverkeer was toegelaten (maximumhoogte van 4, 3 meter) en aldus de toepassing van de Belgische bepalingen inzake de maximumhoogte van voertuigen strijdig was met het gemeenschapsrecht. Punt 1.3 van bijlage I aan de EEG-richtlijn vermeldt 4 meter als maximumhoogte voor alle soorten voertuigen.

Zie voor het vonnis ten gronde met inbegrip van het arrest van het Hof van Justitie: Pol. Harelbeke, 4 juni 1986 en 18 november 1987, T.Vred., 1988, 156, met noot D. De Beule.

Opgemerkt kan worden dat de maximumhoogte van voertuigen bestemd voor goe- derenvervoer en waarvan de aanvraag tot goedkeuring is ingediend vanaf 1 januari 1985, nu is vastgelegd in artikel 32bis, punt 3.1 van het algemeen reglement, dat in beginsel toepasselijk is op buitenlandse voertuigen (artikel 2 § 4, lid 3 en 4).

³⁷⁵. H.v.J., 11 juni 1987, geciteerd in de vorige voetnoot.

364 van de Raad van 24 juli 1986³⁷⁶. Het conformiteitsbewijs van het voertuig kan bestaan uit één of twee platen met een aantal verplichte gegevens aangebracht op het voertuig of uit één enkel document met dezelfde gegevens, dat op een voor controle gemakkelijke toegankelijke en goed beschermde plaats moet worden bewaard (zie artikel 1 a, b en c van de richtlijn nr. 86/364).

In uitvoering van richtlijn nr. 85/3 van 19 december 1984 en van richtlijn nr. 86/364 van 24 juli 1986 heeft het K.B. van 22 mei 1989³⁷⁷ een vierde lid aan artikel 2 § 4 van het algemeen reglement toegevoegd, stellende dat de bepaling van lid 3 van § 4 (met name inzake de massa's en de afmetingen, de referentie aan de normen van het inschrijvingsland en artikel 32bis) niet van toepassing is op de motorvoertuigen die zijn ingeschreven in een lidstaat van de Europese Gemeenschap, wanneer deze voertuigen voldoen aan de voorschriften van de twee hogervermelde EEG-richtlijnen nr. 85/3 en nr. 86/364.

Sinds korte tijd wordt in uitvoering van Europese transportwetgeving tevens zogenaamd cabotagevervoer in België toegelaten, waardoor de in het buitenland gevestigde vervoerders gemachtigd worden om in België binnenlands goederentransport tegen vergoeding uit te voeren³⁷⁸. In zulke hypothese zijn de buitenlandse vervoerders in beginsel verplicht de voorschriften na te leven inzake de massa's en afmetingen van bedrijfsvoertuigen waaraan de Belgische ondernemingen zijn onderworpen³⁷⁹.

Van belang is tenslotte te vermelden dat artikel 26 § 1 van het basisreglement **een algemene bepaling betreffende het gebruik** van het voertuig inhoudt, luidens dewelke *geen voertuig op de openbare weg mag worden gebe-*

³⁷⁶. Richtlijn van de Raad van 24 juli 1986 betreffende het bewijs dat voertuigen voldoen aan Richtlijn 85/3/EEG betreffende de gewichten, de afmetingen en sommige andere kenmerken van bepaalde wegvoertuigen, P.B.L., 1986, nr. 221/48.

³⁷⁷. B.S., 31 mei 1989.

³⁷⁸. Raadpleeg terzake artikel 5 van het K.B. van 25 november 1992 (B.S., 1 december 1992) in uitvoering van de transportstrafwet van 1 augustus 1960 en van de EEG-verordening nr. 4059/89 van 21 december 1989, P.B.L., 1989, 390 (tevens supra afdeling 1 van huidig hoofdstuk).

³⁷⁹. Zie artikel 5, lid 3, 2°-a van het K.B. van 25 november 1992 geciteerd in vorige voetnoot. Het zij hierbij opgemerkt dat een niet-naleving van deze welbepaalde technische normen dan naar onze mening strafrechtelijk gesanctioneerd kan worden op basis van de transportstrafwet van 21 juni 1985 en niet op grond van de strafwet van 1 augustus 1960 (het K.B. van 1992 is algemeen gezien een uitvoeringsbesluit van deze laatste transportstrafwet).

zigt indien het, inzake onderhoud en werking, niet in volkomen goede staat verkeert of wanneer het niet voldoet aan de bepalingen van het algemeen reglement. Een veroordeling voor zulk gebruik van het voertuig moet om in rechte gemotiveerd te zijn (artikel 97 van de Grondwet) behalve de wetsbepaling die de concrete technische regel voorschrijft, eveneens dit artikel 26 § 1 vermelden, gezien ook deze laatste wetsbepaling de bestanddelen van het misdrijf weergeeft³⁸⁰. Ingevolge deze grondwettelijke motiveringsverplichting dient de veroordeling tevens het bestaan van de misdrijfbestanddelen uit het concrete technische voorschrift vast te stellen³⁸¹.

B. De technische reglementering inzake de massa of het gewicht van het vervoermiddel

Een korte inhoudelijke toelichting bij de technische reglementering inzake de massa of het gewicht van het voertuig lijkt ons om hoofdzakelijk drie redenen aangewezen. Primo zijn deze technische voorschriften niet enkel van toepassing op de in België ingeschreven voertuigen, doch zijn in principe ook de buitenlandse voertuigen hieraan onderworpen³⁸². Secundo zijn

³⁸⁰. Cass., 19 november 1974, Arr.Cass., 1975, 340 (betreft een veroordeling voor een inbreuk op het technisch voorschrift inzake de uitlaat van het voertuig - artikel 39 van het K.B. van 15 maart 1968).

³⁸¹. Zie Cass., 16 juni 1975, Arr.Cass., 1975, 1069; R.D.P., 1975-76, 67, met conclusie van eerste advocaat-generaal F. DUMON (betreft eveneens een veroordeling voor een inbreuk op artikel 39 van het K.B. van 15 maart 1968). Zowel dit arrest als het arrest geciteerd in de vorige voetnoot, vormt een toepassing van de algemene motiveringsvereisten voor een strafrechtelijke veroordeling op een transportmisdrijf uit de technische reglementering. Raadpleeg voor deze algemene motiveringsplicht o.m. DECLERCQ, R., Strafvordering, 1987, II, 60 e.v.; VERSTRAETEN, R., Handboek Strafvordering, 1993, 471-473 en recent in de rechtspraak -wetsbepalingen betreffende de misdrijfbestanddelen-: Cass., 26 januari 1988, Arr.Cass., 1987-88, 654; Cass., 27 april 1988, Arr.Cass., 1987-88, 1078; Cass., 24 oktober 1989, Arr.Cass., 1989-90, 256 en -misdrijfbestanddelen zelf-: Cass., 11 december 1990, Arr.Cass., 1990-91, 398.

Deze jurisprudentie waaruit afleidbaar is dat een concreet technisch voorschrift deel uitmaakt van de misdrijfbestanddelen, hebben we supra in deel I mede als argument gebruikt in onze stelling dat het fundamentele beginsel van de retroactieve toepassing van de mildere strafwet ook geldt wanneer een strafrechtelijk gehandhaafd uitvoeringsbesluit van een blanco-strafwet in gunstige zin wordt aangepast.

³⁸². Met name de technische voorschriften inzake de massa uit artikel 32bis van het basisreglement (zie artikel 2 § 4, lid 3 en tevens punt A: het toepassingsgebied van het basisreglement van 15 maart 1968).

de inbreuken op dit onderdeel van de technische reglementering (*het transportmisdrijf van overlading*) tesamen met de misdrijven inzake rij- en rusttijden en de tachograaf het meest aan de orde in de praktijk van het transportstrafrecht³⁸³ en *tertio* refereren vervoervoorschriften uit andere transportstrafwetten eveneens naar de massa of het gewicht van het voertuig en/of de lading³⁸⁴.

In het strafrechtelijk gehandhaafd basisreglement van 15 maart 1968 is de algemene bepaling betreffende de massa (of het gewicht)³⁸⁵ opgenomen in artikel 18 § 1: *geen voertuig waarvan de massa in beladen toestand meer bedraagt dan de maximale toegelaten massa mag zich op de openbare weg bevinden.*

De in de wettekst gebruikte begrippen betreffende de massa worden omschreven in artikel 1 § 2 van het basisreglement:

- de *massa in beladen toestand* is het geheel van de eigen massa van het voertuig en van de massa van zijn lading, van de bestuurder en van elke andere vervoerde persoon (artikel 1 § 2, 30°). De *eigen massa* (de tarra) is

³⁸³. Uit de statistische gegevens betreffende de door de controleurs van het bestuur van het vervoer vastgestelde en bekeurde overtredingen door in België ingeschreven voertuigen, blijkt dat wat de technische reglementering betreft, de inbreuken op de voorschriften inzake de massa het grootste pakket vormen (1987: 74 %; 1988: 67 % en 1989: 44 %). Uit deze gegevens volgt tevens dat de transportmisdrijven van overlading een belangrijke plaats innemen in het geheel van overtredingen in de sektor van het goederenvervoer (1987: 40 %; 1988: 35 % en 1989: 17 %) (Bron: Wegcontrole - Activiteitsverslag '89 van het ministerie van verkeerswezen, Bestuur van het Vervoer, Kantersteen 12, 1000 Brussel).

³⁸⁴. O.m. in de transportstrafwetgeving inzake het beroepsgoederenvervoer over de weg (bv. artikel 4 van de transportstrafwet van 1 augustus 1960 -verbod tot het overschrijden van het hoogste toegelaten nuttig laadvermogen vermeld op de vervoervergunning of het belangrijke artikel 33 van het uitvoeringsbesluit van deze wet -het K.B. van 25 november 1992-; op basis van dit artikel 33 kan een overlading in het kader van een professioneel goederenvervoer resulteren in een *transport zonder vereiste vergunning* (zie supra afdeling 1) en alzo als inbreuk op de reglementering inzake het beroepsgoederenvervoer mede sanctioneerbaar zijn op grond van de *transportstrafwet van 1 augustus 1960* die een zwaardere correctionele bestraffing voorschrijft dan de transportstrafwet van 21 juni 1985.

Ook artikel 5 van het geciteerde K.B. van 25 november 1992 refereert -zoals reeds vermeld- in het kader van de gelijkstelling van bepaalde buitenlandse transportdocumenten met de Belgische algemene vergunning voor nationaal transport (mogelijkheid van cabotage in het wegvervoer) aan o.m. de naleving van de voorschriften inzake de massa's van de bedrijfsvoertuigen.

³⁸⁵. Artikel 15 van het K.B. van 13 september 1985 (B.S., 15 oktober 1985) heeft in de tekst van het basisreglement het woord "gewicht (poids)" vervangen door "massa (masse)" en het begrip "H.T.G." (hoogste toegelaten gewicht) door "M.T.M." (maximale toegelaten massa).

de massa van het rijklare voertuig met carrosserie, uitrusting en toebehooren, dat brandstof, water en smeerolie ingenomen heeft, echter zonder inbegrip van de vervoerde personen of goederen (artikel 1 § 2, 28°, lid 1).

- de *maximale toegelaten massa* (M.T.M.) is de technisch toelaatbare massa, eventueel beperkt ingevolge de bepalingen van artikel 32 van het basisreglement (artikel 1 § 2, 27°). De *technisch toelaatbare massa* is de maximale totale massa van het voertuig, bepaald in functie van de weerstand van het chassis en van de andere organen van het voertuig (artikel 1 § 2, 26°).

De organismen voor de automobielininspectie moeten op het schouwingsbewijs de maximale toegelaten massa (artikel 18 § 3)³⁸⁶, de eigen massa en het laadvermogen van het voertuig (artikel 19 § 1) vermelden. De massa van de lading mag dit laadvermogen van het voertuig niet overschrijden. Het laadvermogen is namelijk de maximale massa van de lading die mag geladen en vervoerd worden door het voertuig, rekening houdend met de bepalingen van artikel 18 (artikel 19 § 1, lid 2)³⁸⁷. Tenslotte dient vermeld te worden dat de massa in beladen toestand van een sleep³⁸⁸ de bij het proces-verbaal van goedkeuring betreffende het trekkend voertuig, vastgestelde maximale toegelaten massa van de sleep niet mag overschrijden en dit onverminderd het bepaalde in de artikelen 18, 32, 32bis en 47 van het basisreglement (artikel 21 § 1).

De maximale toegelaten massa (M.T.M.) van de verschillende types van voertuigen (auto, aanhangwagen, oplegger, sleep, geleed voertuig) wordt gepreciseerd in de artikelen 32 en 32bis van het basisreglement. Hierna geven

³⁸⁶. De M.T.M. kan ook vermeld worden op het inschrijvingsbewijs. Voor de voertuigen met een M.T.M. van meer dan 2.500 kg. wordt tevens de hoogste massa op de grond onder de assen en, eventueel, de hoogste massa onder het steunpunt vermeld (artikel 18 § 3, lid 1, in fine van het K.B. van 15 maart 1968).

³⁸⁷. Voor zover bij gebruik van het voertuig op de openbare weg de eigen massa niet verschilt van dat vermeld op het schouwingsbewijs (artikel 19 § 1, lid 2). Luidens de definitie van artikel 1 § 2, 29° van het basisreglement is het laadvermogen de op het voertuig toegelaten lading, bepaald met inachtneming van de maximale toegelaten massa, de eigen massa op de grond onder ieder van de assen of voor sommige aanhangwagens op het steunpunt, en desgevallend van de minimale massa op de grond onder de vooras.

³⁸⁸. Een sleep is elke groep van voertuigen die aan elkander gekoppeld zijn met het doel door één en dezelfde kracht te worden voortbewogen. Wanneer een sleep uit een trekkend voertuig en een oplegger bestaat, wordt hij geleed voertuig genaamd (artikel 1 § 2, 22° van het K.B. van 15 maart 1968). Een sleep is zodoende een vrachtwagen-aanhangwagencombinatie. Zulke combinatie wordt in de EEG-richtlijn nr. 85/3 een "samenstel" genoemd (zie artikel 2).

we een schematisch overzicht van de belangrijkste in België toepasselijke technische voorschriften inzake de maximale toegelaten massa's van de voertuigen bestemd voor het goederenvervoer³⁸⁹.

(I) M.T.M. van de voertuigen waarvan de aanvraag tot goedkeuring vóór 1 januari 1986 dagtekent (artikel 32 § 1, 1°-3°)³⁹⁰.

1. Auto met

- 2 assen:	19 ton
- 3 of meer assen:	26 ton

2. Aanhangwagen (oplegger uitgezonderd) met

- 2 assen:	20 ton
- 3 of meer assen:	26 ton

3. Oplegger met

- 1 as:	21 ton
- 2 assen of meer:	32 ton
(desgevallend verhoogd tot: zie art. 32 § 1, 7°)	37 ton

4. Maximale massa in beladen toestand van een

* geleed voertuig (trekker + oplegger): M.T.M. van de oplegger + eigen massa van de trekker met een maximum van (desgevallend verhoogd tot: zie art. 32 § 1, 7°)	38 ton 44 ton
* sleep (motorvoertuig + aanhangwagen): (desgevallend verhoogd tot: zie art. 32 § 1, 7°)	40 ton 44 ton

³⁸⁹. Raadpleeg voor deze voorschriften in andere landen o.m. X, "IV.3 .2. Gewicht/volumeverhouding", Transportgids Kluwer, X, "Afmetingen en massa's van bedrijfsvoertuigen voor het goederenvervoer", I.W.T., 1988; X, "Poids et dimensions des utilitaires en Europe", Bull.Transp., 1990, 554-555 en zeer recent: X, "Maten en gewichten", Transpo 2001, 1993, nr. 73 (mei 1993), 26-27 (overzicht van 38 landen, aangepast aan de herindeling van Oost-Europa en Joegoslavië).

³⁹⁰. Het opschrift van artikel 32 werd vervangen door artikel 14 van het K.B. van 16 november 1984 (B.S., 15 januari 1985) en door artikel 4, a van het K.B. van 22 mei 1989 (B.S., 31 mei 1989).

(II) M.T.M. van de voertuigen waarvan de aanvraag tot goedkeuring is ingediend vanaf 1 januari 1985 (artikel 32bis, 3.2.)³⁹¹

1. Motorvoertuig met

- 2 assen:	19 ton
- 3 assen:	26 ton
- 4 assen:	32 ton

2. Aanhangwagen (oplegger uitgezonderd) met

- 2 assen:	20 ton
- 3 of meer assen:	30 ton

3. Sleep (motorvoertuig + aanhangwagen)

a. motorvoertuig met 2 assen en aanhangwagen met

- 1 as:	29 ton
- 2 assen:	39 ton
- 3 assen:	44 ton
- tandem of tridem:	35 ton

b. motorvoertuig met 3 assen en aanhangwagen met

- 1 as:	36 ton
- 2 of 3 assen:	44 ton
- met tandem of tridem met	
* mechanische ophanging	42 ton
* pneumatische ophanging	44 ton

³⁹¹. Artikel 32bis werd in het algemeen reglement ingevoegd door artikel 15 van het K.B. van 16 november 1984 (B.S., 15 januari 1985) en werd gewijzigd door artikel 8 van het K.B. van 13 september 1985 (B.S., 15 oktober 1985), door artikel 2 van het K.B. van 21 mei 1987 (B.S., 27 mei 1987), door artikel 5 van het K.B. van 22 mei 1989 (B.S., 31 mei 1989), door artikel 3 van het K.B. van 9 april 1990 (B.S., 28 april 1990) en door artikel 4 van het K.B. van 23 september 1991 (B.S., 1 oktober 1991). Punt 3.2 van artikel 32bis reglementeert de massa's van de voertuigen van de klasse II. Dit zijn de voertuigen of combinaties van voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen waarvan de maximale toegelaten massa de 44 ton niet overschrijdt (punt 1.1.2. van art. 32bis). De toegelaten massa van de voertuigen bestemd voor uitzonderlijk vervoer (klasse III, zie art. 32 bis, 1.1.3.), die de maximale waarde van klasse II mag overschrijden, wordt geval per geval vastgesteld en deze voertuigen zijn het voorwerp van een speciale goedkeuring (artikel 32bis, 4.). Belangrijk is tevens te vermelden dat overeenkomstig punt 1.4.3. van artikel 32bis voor het meten van de massa's van voertuigen in gebruik een meet-tolerantie van 2 % mag toegestaan worden op de maximale massa en van 5 % op de verdeling van de massa's op de assen.

4. Geleed voertuig (trekker + oplegger)

a. trekker met 2 assen en oplegger met

- 1 as:	29 ton
- 2 assen:	39 ton
- 3 assen met	
* mechanische ophanging	43 ton
* pneumatische ophanging	44 ton

b. trekker met 3 assen en oplegger met

- 2 of 3 assen:	44 ton
-----------------	--------

(III) M.T.M. van de voertuigen toegelaten in het internationale verkeer tussen de lidstaten van de Benelux Economische Unie (artikel 3 van het K.B. van 9 januari 1987)³⁹².

1. Sleep (auto + aanhangwagen)	44 ton
2. Geleed voertuig (trekker + oplegger)	44 ton

(IV) M.T.M. van de voertuigen zoals geregeld in de bijlage I, punt 2 van de EEG-richtlijn nr. 85/3 van 19 december 1984³⁹³

1. Motorvoertuig met

- 2 assen	18 ton
- 3 assen	25 ton
	26 ton ³⁹⁴
- 4 assen (waaronder 2 gestuurde assen)	32 ton ³⁹⁴

³⁹². B.S., 10 februari 1987. Voor alles wat niet geregeld is in artikel 3 blijven deze voertuigen op het grondgebied van het Koninkrijk onderworpen aan de bepalingen van de Belgische reglementering inzake de massa's (artikel 6).

³⁹³. P.B.L., 1985, 2/14, aangevuld door de EEG-richtlijn nr. 89/338 van 27 april 1989, P.B.L., 1989, nr. 142/3 (de aanvulling betreft de M.T.M. van motorvoertuigen en van bepaalde gelede en samengestelde voertuigen). De tekst van de richtlijn spreekt nog van M.T.G. (maximaal toegestaan gewicht).

³⁹⁴. Wanneer de aangedreven as uitgerust is met dubbele banden en met luchtvering of met op communautair niveau als gelijkwaardig erkende vering (punt 2.3.2 en 2.3.3. van bijlage I).

2. Aanhangwagen met

- 2 assen:	18 ton
- 3 assen:	24 ton

3. Samenstel (sleep) bestaande uit

a. motorvoertuig met 2 assen en aanhangwagen met

- 2 assen	36 ton
- 3 assen	40 ton

b. motorvoertuig met 3 assen en aanhangwagen met

- 2 of 3 assen	40 ton
----------------	--------

4. Geleed voertuig (trekker + oplegger)

a. motorvoertuig met 2 assen en oplegger met

- 2 assen	36 ton ³⁹⁵
	36 ton
	+2 ton ³⁹⁶
- 3 assen	40 ton

b. motorvoertuig met 3 assen en oplegger met

- 2 of 3 assen	40 ton
- 2 of 3 assen bij gecombineerd vervoer van een 40-voets-ISO-container	44 ton

Uit dit overzicht volgt dat de maxiamle toegelaten massa (M.T.M.) van een solo-voertuig ten hoogste 32 ton kan bedragen (namelijk een motorvoertuig met vier assen), terwijl de M.T.M. voor een samengesteld voertuig (zowel de sleep als het geleed voertuig) de 44 ton niet kan overschrijden.

³⁹⁵. Indien de afstand tussen de assen van de oplegger ten minste 1,3 m en ten hoogste 1,8 m bedraagt (punt. 2.2.4.1. van bijlage I).

³⁹⁶. Indien de afstand tussen de assen van de oplegger meer dan 1,8 m bedraagt en wanneer de MTM van het motorvoertuig (18 t) en de MTM van het twee-assenstel van de oplegger (20 t) in acht worden genomen en de aangedreven as uitgerust is met dubbele banden en met luchtvering of met op communautair niveau als gelijkwaardig erkende vering (punt 2.2.4.2. van bijlage I).

Het **materieel bestanddeel** van het transportmisdrijf van overlading - strafbaar op grond van de correctionele blanco-strafbepaling opgenomen in de transportstrafwet van 21 juni 1985- kan zodoende onder meer bestaan uit de volgende concrete transportgedragingen:

→ onder dekking van een Belgische inschrijvingsplaat een voertuig op de openbare weg te hebben gebezigd waarvan de massa in beladen toestand meer bedraagt dan de maximale toegelaten massa (M.T.M.). Dit is een combinatie van de artikelen 2 (toepassingsgebied), 18 § 1 (algemene bepaling inzake de massa van het voertuig) en 26 § 1 (algemene bepaling inzake het gebruik van het voertuig).

Deze algemene omschrijving van het materieel element kan vervolgens gepreciseerd worden naar het type van voertuig en/of de effectieve M.T.M., bv.:

- * onder dekking van een Belgische inschrijvingsplaat een oplegger³⁹⁷ op de openbare weg te hebben gebezigd waarvan de massa in beladen toestand meer bedraagt dan de maximale toegelaten massa van 32 ton (artikel 32 § 1.1°.e);

- * onder dekking van een Belgische inschrijvingsplaat een motorvoertuig³⁹⁸ op de openbare weg te hebben gebezigd waarvan de massa in beladen toestand meer bedraagt dan de maximale toegelaten massa van 26 ton (artikel 32 § 1.1°.c en artikel 32 bis, 3.2.1.) ;

- * onder dekking van een Belgische inschrijvingsplaat een geleed voertuig (trekker en oplegger)³⁹⁹ op de openbare weg te hebben gebezigd waarvan de massa in beladen toestand meer bedraagt dan de maximale toegelaten massa van 44 ton (artikel 32 bis, 3.2.3.).

→ onder dekking van een Belgische inschrijvingsplaat een voor het vervoer van zaken gebouwd voertuig op de openbare weg te hebben gebezigd, waarvan de massa van de lading meer bedraagt dan het laadvermogen vermeld op het schouwingsbewijs. Dit is een combinatie van de artikelen 2 (toepassingsgebied), 19 § 1 (bepaling inzake het laadvermogen) en 26 § 1 (algemene bepaling inzake het gebruik van het voertuig).

³⁹⁷. Een oplegger met drie achterassen, waarvan de aanvraag tot goedkeuring dagtekent van vóór 1-1-86.

³⁹⁸. Een motorvoertuig met drie assen (dezelfde M.T.M. in artikel 32 en 32 bis).

³⁹⁹. Een trekker met 3 assen en oplegger met 2 assen; de aanvraag tot goedkeuring is ingediend vanaf 1-1-85.

AFDELING 5. DE REGULERING VAN HET VERVOER VAN GEVAARLIJKE GOEDEREN

Inleiding

De specifieke aard van het transportobject kan leiden tot een aparte en aanvullende normering van zowel de vervoersactiviteit als het vervoermiddel, uitgewerkt per type van verkeersdrager. Het transporteren van goederen met "gevaarlijke" eigenschappen over de weg zal voor de vervoerder inhouden dat hij behoudens de "gemeenrechtelijke" vervoerswetgeving (besproken in de vorige afdelingen van dit hoofdstuk) zich dient te richten naar een ganse reeks van bijzondere transportvoorschriften van nationale en internationale oorsprong, die op een zeer uitgebreide wijze het wegvervoer van dit type van goederen reglementeren. In het algemeen worden stoffen als gevaarlijk beschouwd wanneer deze "omwille van hun intrinsieke eigenschappen een schadelijke of nadelige invloed kunnen hebben op het milieu of op de veiligheid of de gezondheid van de mens"⁴⁰⁰. Het is dan ook een streven naar een zo groot mogelijke veiligheid van het transport in functie van een bescherming van mens en milieu, dat als algemene doelstelling fungeert bij de regulering van het vervoer van gevaarlijke goederen⁴⁰¹. Ter handhaving van deze "bijzondere vervoerswetgeving" heeft de wetgever verschillende strafwetten uit de Belgische vervoer- en verkeerswetgeving als strafrechtelijk instrument aangeduid, waardoor het overtreden van de voorschriften inzake het wegtransport van gevaarlijke goederen aanleiding kan geven tot

⁴⁰⁰. LAVRIJSEN, L., Gevaarlijke stoffen, 1986, 1; MEWIS, J., Gevaarlijke stoffen - Monografie Leefmilieu Nu, 1983, 20; cf. WASSERMAN, J.M.A., Jaarboek vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg 1990, 1990, 9.

⁴⁰¹. DE BOUVER, Y., "La formation et l'information des participants aux transports de marchandises dangereuses", Eur.Vervoerr., 1991, 42 en 60; cf. LAMBRECHTS, W., Milieurecht, 1987, 426. Het belangrijkste gevaar schuilt in het ongewenst vrijkomen van een gevaarlijk produkt, wat een veel grotere optredingswaarschijnlijkheid heeft in het transiënte verkeersgebeuren dan in de stationaire bedrijfsinstallaties (GEYSEN, W., "Het transportsysteem voor gevaarlijke stoffen als risikofactor voor de toekomst: het computergesteund informatieprogramma voor gevaarlijke stoffen", Int.Vervoerr. over Land en Zee, 1984, 1, 2). Een dergelijke gevaarsituatie doet zich uiteraard voornamelijk voor tijdens een verkeersongeval. Uit onderzoek blijkt dat de meeste ongevallen in de sektor van het wegvervoer van gevaarlijke goederen te wijten zijn aan menselijke fouten (o.m. overdreven snelheid) en zodoende niet aan de technische uitrusting van het vervoermaterieel (zie o.m.: COCO, A., "Le mode de transport terrestre le plus approprié au transport de marchandises dangereuses - mythe ou réalité ?", Eur. Vervoerr., 1991, 87; DE BOUVER, Y., l.c., 57; GEYSELS, E., "A.D.R.- veiligheidsmanager", Transpo 2001, 1991, nr. 56, p. 9; GEYSEN, W., l.c., 3; MEWIS, J., o.c., 245).

een strafrechtelijke aansprakelijkheid in hoofde van de vervoerder en/of bestuurder alsmede in hoofde van andere aan het wegtransport van gevaarlijke goederen participerende personen.

Centraal in de normering van het wegvervoer van gevaarlijke goederen staat de zgn. **A.D.R.-reglementering**, die we algemeen kunnen omschrijven als het geheel van voorschriften uit het **Europees verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg van 30 september 1957**⁴⁰², uitgevoerd, gewijzigd en aangevuld door voorschriften uit de **nationale Belgische wetgeving**. Deze A.D.R.-reglementering die een zeer uitgebreid arsenaal van voorschriften vormt⁴⁰³, gaat -zoals de gehele regulering van het transport van gevaarlijke goederen (weg-, spoorweg-, lucht-, zee-transport en binnenscheepvaart, genormeerd via afzonderlijke internationale wetteksten)⁴⁰⁴- algemeen door als een moeilijk toegankelijke en uiterst complexe reglementering⁴⁰⁵, als een moeilijk doordringbaar oerwoud⁴⁰⁶. Het is

⁴⁰². De bekende afkorting "A.D.R." is afkomstig van de Franse of Engelse benaming van dit Verdrag ("Accord Européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route" / European Agreement concerning the international transport of Dangerous goods by Road").

⁴⁰³. Het geheel van voorschriften uit het A.D.R.-verdrag bedroeg tot aan de laatste globale wijziging -in werking sinds 1 januari 1990- reeds 720 pagina's (DE BOUVER, Y., l.c., 43). Het zij opgemerkt dat van zodra de ADR-transportnormen worden toegepast in een strafrechtelijke kontekst, de datum van inwerkingtreding van de ADR-wijzigingen desgevallend zal gecorrigeerd worden door de fundamentele beginselen van het intertemporaal strafrecht (zie supra deel I. De werking van de transportstrafwet naar de tijd).

⁴⁰⁴. Sinds 1991 bespreekt men in het kader van Verenigde Naties een ontwerp van een wereldverdrag aangaande het transport van gevaarlijke goederen (zie PUTZEYS, J., m.m.v. ROSSEELS, M.A., Droit des transports et droit maritime, 1993, 3ed., p. 145, noot 238 in fine).

⁴⁰⁵. DE BOUVER, Y., l.c., 42; FABRE, J.M., "Transport de matières dangereuses. Les réglementations", Bull.Transp., 1986, 699; GEYSEN, W., l.c., 4; LAVRIJSEN, L., o.c., 57; MEWIS, J., o.c., 257; VAN OLMEN, J., "Voorschriften betreffende het vervoer over de weg van gevaarlijke goederen", Milieu en bedrijf, 1993, nr. 6 (18 maart 1993), 6/12. Mede-oorzaak hiervoor is volgens GEYSEN de wijze van continue aanpassing van de reglementering -vereist door een voortdurende technische ontwikkeling- die bestaat in het creëren van uitzonderingen, afwijkingen, bijzondere voorwaarden of speciale regelingen die achteraf zelf moeten gewijzigd en aangepast worden (Ibid., 4). Bij zulke continue aanpassing van de materiële voorschriften uit de A.D.R.-reglementering dient men -zoals voor het grootste gedeelte van het Belgisch transportstrafrecht- op het strafrechtelijk domein voortdurend rekening te houden met de fundamentele beginselen aangaande de toepassing van de strafwet in de tijd, neergelegd in de artikelen 2 Sw., 7 E.V.R.M. en 15 BUPO (zie supra deel I).

een materie die voorbestemd wordt voor "specialisten" en nochtans dient elke vervoerder van gevaarlijke goederen over de weg deze hooggespecialiseerde materie tot in de details te kennen en na te leven op straffe van toepassing van strafrechtelijke sancties⁴⁰⁷.

Alvorens we op het inhoudelijke vlak een verkenningstocht trachten te ondernemen in dit "gevaarlijk" oerwoud, geven we een kort overzicht van de voornaamste en strafrechtelijk relevante nationale en internationale wetgeving en reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (§ 1). Na de inhoudelijke toelichting van enkele belangrijke A.D.R.-voorschriften en bepalingen uit de Belgische (basis)wetgeving (§ 2), bespreken we vervolgens de verwijzingen naar de verschillende wetten die de wetgever als rechtsgrond wenst te hanteren voor een penale beteugeling van mogelijke overtredingen en die in hun materieel- en formeelstrafrechtelijke regeling belangrijke verschilpunten inhouden (§ 3). De normering van het vervoer van gevaarlijke "afvalstoffen" wordt toegelicht in een afzonderlijke en hiernavolgende afdeling (zie afdeling 6. Afvalstoffen).

⁴⁰⁶. WIJFFELS, R., "Het juridisch regime van het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (C.M.R.-A.D.R.)", Eur.Vervoerr., 1969, p. 875, nr. 14. WIJFFELS benadrukt dat alles wel in het A.D.R. staat, doch het er op aankomt het ook te vinden en er niet in verloren te raken; het A.D.R. is m.a.w. zelf een gevaarlijk goedje (Ibid., p. 885, nr. 28).

⁴⁰⁷. Met deze vaststellingen moet men ons inziens rekening houden bij de beoordeling van het vereiste moreel of schuldelement van een misdrijf inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg en meer specifiek de vertaling ervan naar de strafrechtelijke schulditsluitingsgrond van de dwaling (beoordeling van de algemene, maar tevens geconcretiseerde zorgvuldigheidsnorm -het bonus ac diligens pater familias criterium; zie verder infra hoofdstuk 2. Het moreel element van het transportmisdrijf).

§ 1. BEKNOPT OVERZICHT VAN WETGEVING EN REGLEMENTERING INZAKE HET WEGVERVOER VAN GEVAARLIJKE GOEDEREN EN HAAR TOEPASSINGSGEBIED

Het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg is in België onderworpen aan de voorschriften van het "**Europees Verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg**", afgekort als "**A.D.R.**"⁴⁰⁸ en ondertekend op 30 september 1957 te Genève. Dit A.D.R.-verdrag, in België goedgekeurd door de Wet van 10 augustus 1960⁴⁰⁹, is tot stand gekomen binnen de Economische Commissie voor Europa (E.C.E.) van de Verenigde Naties⁴¹⁰ en is in werking getreden op 29 januari 1968⁴¹¹. Op huidig ogenblik is het verdrag van toepassing in 20 Europese landen⁴¹².

Het A.D.R.-verdrag bestaat uit enerzijds een algemene verdragtekst en anderzijds 2 zeer uitgebreide bijlagen (A en B)⁴¹³. Enkele basisregels en

⁴⁰⁸. Raadpleeg supra de inleiding voor de afkorting "A.D.R.".

⁴⁰⁹. B.S., 7 oktober 1960.

⁴¹⁰. Binnen de Economische en Sociale Raad (ECOSOC), als één van de zes hoofdorganen van de V.N., werd tevens een commissie van deskundigen op het gebied van het vervoer van gevaarlijke goederen (committee of experts on the transport of dangerous goods) opgericht. Deze commissie stelt aanbevelingen op aangaande o.m. de opsomming en indeling van gevaarlijke goederen, de verpakking, de etikettering en de transportdocumenten en richt deze aanbevelingen tot regeringen en internationale instellingen teneinde deze in staat te stellen een meer uniforme en vereenvoudigde reglementering terzake uit te werken (zie RUYPERS, H., "A.D.R.", in Handboek goederentransport over de weg, 3.4/1, p. 19-20; VANDENBERGEN, E., "Le transport des matières dangereuses", in Milieurecht - Recente ontwikkelingen, BOCKEN, H. (ed.), Deel I, 1988, 145).

⁴¹¹. De inwerkingtreding was bepaald één maand nadat het vijfde land het verdrag had geratificeerd (artikel 7 van het verdrag). Als vijfde land is Portugal toegetreden op 29 december 1967. België is als tweede land na Frankrijk (2 februari 1960) tot het verdrag toegetreden op 25 augustus 1960 (zie: WASSERMAN, J.M.A., o.c., 1990, 3).

⁴¹². Met name: België, Denemarken, de eengemaakte Duitse Bondsrepubliek (vóór de eenmaking eveneens de Duitse Democratische Republiek), Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Italië, Joegoslavië, Luxemburg, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Polen, Portugal, Spanje, Tsjechoslowakije, Verenigd Koninkrijk, Zweden en Zwitserland. Zie voor de toetredingsdata van deze landen: LAMY Transport, T.3, "Marchandises dangereuses", 1991, nr. 2518.

⁴¹³. Voor een consultatie van het geheel van de voorschriften uit het A.D.R.-verdrag kan verwezen worden naar het werk: "Nationaal en internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg", een losbladige uitgave (2 delen) van de gecoördineerde tekst van het A.D.R. en van de nationale reglementering, opgesteld door het Instituut voor Wegtransport (I.W.T.) te

de verplichtingen van de verdragsluitende partijen (o.m. betreffende de toetreding, interpretatie, wijziging) zijn opgenomen in de 17 artikelen van de verdragtekst. De algemene en bijzondere vervoervoorschriften komen voor in de twee bijlagen van het A.D.R.-verdrag⁴¹⁴, die een wezenlijk deel vormen van het verdrag (artikel 3). Deze twee bijlagen bevatten bepalingen die o.m. betrekking hebben op de indeling, opsomming en behandeling van de gevaarlijke goederen, de bouw, uitrusting en aanwending van de vervoermiddelen, de boorddocumenten, en de concrete gedragingen tijdens het transport.

Het A.D.R.-verdrag is van toepassing op het "internationaal" vervoer over de weg van "gevaarlijke" goederen, zijnde *het vervoer van stoffen en voorwerpen waarvan de bijlagen A en B het vervoer ofwel verbieden ofwel slechts onder bepaalde voorwaarden toelaten* (artikel 1, b) en dat verricht wordt *op het grondgebied van minstens twee verdragsluitende partijen* (artikel 1, c), desgevallend in transit⁴¹⁵. Het onder het verdrag ressorterend vervoer blijft tevens onderworpen aan de nationale of internationale voorschriften die in algemene zin betrekking hebben op het wegvervoer, het internationaal wegvervoer en de internationale uitwisseling van goederen (artikel 5). Indien het voertuig met een A.D.R.-transport zich echter op een gedeelte van de reisweg niet over de weg voortbeweegt, gelden voor dit trajectgedeelte de nationale of internationale voorschriften die de gebruikte modus voor vervoer van gevaarlijke goederen regelen⁴¹⁶. Een A.D.R.-

Brussel.

Deze A.D.R.-voorschriften worden voortdurend aangepast en gewijzigd met het oog op een verbetering van de veiligheid van het wegvervoer van gevaarlijke goederen. Jaarlijks vergadert hiervoor een groep van A.D.R.-experten te Genève.

Zie bv. voor de laatste wijziging (inwerkingtreding luidens de tekst op 1 januari 1990) van de bijlage A en B: B.S., 23 januari 1990. De tekst van de wijziging werd gepubliceerd in een bijvoegsel van dit staatsblad (Nederlandse tekst: 292 pagina's). In de publicatie van deze laatste wijziging van de bijlagen wordt tevens verwezen naar de publicatiedata van al de voorgaande wijzigingen.). Raadpleeg voor een kort inhoudelijk overzicht van deze laatste wijziging o.m.: FABRE, J.M., "Marchandises dangereuses - Modifications à l'A.D.R.", Bull.Transp., 1990, nr. 2363, p. 701-702; GEYSELS, E., "1990: ADR in een nieuw kleedje", Transpo 2001, 1990, nr. 1, p. 11.

Voor een volledige lijst van de voorgaande wijzigingen kunnen we tevens refereren aan o.m.: het hogervermelde werk van het I.W.T.; BABECOFF-DAVID, A. en KUMMER, J., Guide juridique et scientifique des produits dangereux, 1990, 29-30; PONET, F., Transportzakboekje, 1993, 74.

⁴¹⁴. De voorschriften van deze bijlagen zijn niet onderverdeeld in artikelen, doch in *randnummers* (Rn.).

⁴¹⁵. VANDENBERGEN, E., l.c., 148.

⁴¹⁶. Rns. 2006 (1), bijlage A en 10.001 (1), bijlage B, A.D.R.

transport kan bijkomend voor het geheel of een gedeelte van het wegtraject eveneens onderworpen zijn aan de voorschriften van een internationaal verdrag die het vervoer van gevaarlijke goederen anders dan over de weg regelen, indien deze voorschriften een dergelijk uitgebreid toepassingsgebied kennen. In zulke hypothese zijn voor het wegtraject zowel de A.D.R.-voorschriften als deze van het andere verdrag toepasselijk indien de voorschriften niet tegenstrijdig zijn; in geval van tegenstrijdigheid gelden de A.D.R.-voorschriften niet⁴¹⁷. Hierbij aansluitend kan op het vlak van de strafrechtelijke handhaving worden opgemerkt dat de in deze afdeling te bespreken nationale strafwetten enkel gelden ten aanzien van de inbreuken op de vervoersvoorschriften uit het A.D.R.-verdrag en niet voor de -desgevallend toepasselijke- internationale vervoerregelgeving aangaande andere transportmodi voor de gevaarlijke goederen.

De A.D.R.-verdragstaten behouden de mogelijkheid af te wijken van de A.D.R.-voorschriften door het onderling afsluiten van *bilaterale of multilaterale akkoorden* (artikel 4 § 3) met het oog op het verrichten van proefnemingen noodzakelijk voor de aanpassing van de voorschriften uit de A.D.R.-bijlagen aan de technische en industriële ontwikkeling⁴¹⁸. Deze akkoorden met afwijkingen, die meestal een versoepeling van de reglementering inhouden, moeten ondertekend zijn door elk land (ook door de transitlanden) op wiens grondgebied het vervoer verricht wordt⁴¹⁹. Elke verdragstaat heeft tevens het recht op haar grondgebied afwijkende of aanvullende voorschriften uit te vaardigen betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen⁴²⁰.

In België worden de bepalingen van de A.D.R.-bijlagen A en B voor het internationaal wegvervoer van het grootste gedeelte van de gevaarlijke goederen aangevuld door de voorschriften (inclusief de bijlagen 1 tot 11)

⁴¹⁷. Rns. 2006 (2), bijlage A en 10.001 (2), bijlage B, A.D.R.

⁴¹⁸. Rns. 2010, bijlage A en 10.602, bijlage B, A.D.R.

⁴¹⁹. LAVRIJSEN, L., *o.c.*, 59; VANDENBERGEN, E., *l.c.*, 148.

Raadpleeg voor de reeks van bilaterale akkoorden afgesloten tussen België en andere bij het A.D.R.-aangesloten landen: "De volledige lijst van de bilaterale akkoorden", *B.S.*, 1 februari 1991 en "Bilaterale akkoorden afgesloten door België in afwijking op het A.D.R.", een losbladige uitgave van het Instituut voor Wegtransport (I.W.T.), Brussel. Indien het vervoer op basis van een bilateraal akkoord plaatsvindt moet een kopie van het document in de transporteenheid aanwezig zijn (Rn. 10.381 (1), b), bijlage B, A.D.R.; zie *infra* § 2, A, (4) De boorddocumenten).

⁴²⁰. Raadpleeg artikel 4 § 1 van het verdrag; RUYPERS, H., "Vervoer van gevaarlijke stoffen. Overzicht van de Belgische reglementering", *De politieofficier*, 1989, 65; LAMBRECHTS, W., *o.c.*, 426.

van het K.B. van 16 september 1991 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg met uitzondering van ontplofbare en radio-actieve stoffen (artikel 2 § 2, lid 1 van het K.B. van 16 september 1991)⁴²¹ 422. Indien het transport echter geschiedt met voertuigen ingeschreven in het buitenland, zijn de bijlagen 1 tot 11 niet toepasselijk op het internationaal transport, wanneer voldaan is aan de bepalingen van het A.D.R. en van zijn bijlagen met inbegrip van de wijzigingen en afwijkingen (artikel 2 § 2, lid 2 van het K.B. van 16 september 1991)⁴²³. Het internationaal vervoer van ontplofbare stoffen en radioactieve stoffen wordt behoudens de A.D.R.-voorschriften respectievelijk gereguleerd door de Wet van 28 mei 1956⁴²⁴

⁴²¹. B.S., 16 oktober 1991, in werking getreden op de dag van publicatie (artikel 1); gewijzigd bij K.B. van 12 december 1991 (B.S., 24 december 1991). De voorschriften uit de 11 bijlagen bij het K.B. zijn ook onderverdeeld in randnummers die een zelfde nummering hebben als deze in de A.D.R.-bijlagen. Dit Belgisch algemeen A.D.R.-besluit -dat overeenkomstig de aanhef van het K.B. diverse wetten als rechtsgrond heeft- bevat tevens een aantal bepalingen ter uitvoering van A.D.R.-voorschriften (o.m. betreffende de A.D.R.-controles en de A.D.R.-documenten) en duidt in artikel 9 de toepasselijke strafwettekst aan in geval van een strafbare inbreuk (zie § 3. Strafrechtsgronden). Artikel 10 heft het vroegere K.B. van 13 januari 1986 (B.S., 21 februari 1986) op. Het is opmerkelijk dat dit op 16 oktober 1991 opgeheven K.B. van 1986 nog steeds besproken wordt in de editie 1993 van het transportzakboekje van F. PNET.

⁴²². Volledigheidshalve vermelden we tevens dat behoudens de springstoffen (klasse 1) en de radioactieve stoffen (klasse 7), het K.B. van 16 september 1991 evenmin toepasselijk is op de walgingwekkende stoffen en stoffen die infectie kunnen veroorzaken (klasse 6.2) (raadpleeg de opsomming van de gevaarlijke stoffen in artikel 1, 4° van het K.B. van 16 september 1991). De pesticiden worden nu niet meer uitgesloten uit het toepassingsgebied (zie vroeger: artikel 1, 4° van het K.B. van 13 januari 1986 en RUYPERS, H., l.c., 65-66).

⁴²³. Bij het verrichten van internationaal vervoer van gevaarlijke goederen met een in België ingeschreven voertuig, is men zodoende tevens onderworpen aan de aanvullende bepalingen van de bijlagen bij het K.B. van 16 september 1991. Het vorige K.B. stelde tevens als voorwaarde dat het voertuig in het buitenland moest ingescheven zijn in een land dat partij is bij het A.D.R. (zie artikel 2 § 2 van het K.B. van 13 januari 1986).

⁴²⁴. Wet van 28 mei 1956 betreffende ontplofbare en voor deflagratie vatbare stoffen en mengsels en de daarmee geladen stoffen, B.S., 9 juni 1956. Deze wet werd uitgevoerd door:

- het K.B. van 23 september 1958 houdende algemeen reglement betreffende het fabriceren, opslaan, onder zich houden, verkopen, vervoeren en gebruiken van springstoffen, B.S., 22-23 december 1958;
- het K.B. van 3 september 1958 houdende reglementering van het vervoer, de berging en de verkoop van ammoniumnitraat en van mengsels daarvan, B.S., 1 november 1958. Beide uitvoeringsbesluiten zijn herhaaldelijk gewijzigd en aangevuld (zie infra § 2, B, 1).

en door de Wet van 29 maart 1958⁴²⁵.

Het nationaal vervoer van gevaarlijke goederen, andere dan de ontplofbare en radioactieve stoffen, wordt geregeld door het reeds aangehaalde K.B. van 16 september 1991. Dit K.B. van 1991 verklaart de bepalingen van bijlagen A en B van het A.D.R.-verdrag eveneens toepasselijk op het nationaal vervoer (onder voorbehoud van de bilaterale akkoorden), alsmede de bepalingen van het K.B. zelf (onder voorbehoud van de nationale afwijkingen)⁴²⁶. Ingevolge het toelaten van de wegcabotage in België door de uitvoering van de Europese transportwetgeving⁴²⁷ kan binnenlands vervoer van gevaarlijke goederen tegen vergoeding tevens geschieden met een in het buitenland ingeschreven voertuig. Ook in deze laatste hypothese zullen de voorschriften uit de bijlagen 1 tot 11 bij het K.B. van 16 september 1991 niet gelden indien voldaan is aan de bepalingen van het A.D.R. en van zijn bijlagen, inclusief de wijzigingen en afwijkingen (artikel 2 § 2, lid 2 van het K.B. van 16 september 1991)⁴²⁸. Het nationaal vervoer van explosieve en radioactieve stoffen blijft geregeld door respectievelijk de supra geciteerde wetten van 28 mei 1956 en 28 maart 1958 en hun uitvoeringsreglementering.

Ook op nationaal vlak kunnen afwijkingen toegestaan worden en dit door de bevoegde minister of door zijn gemachtigde ambtenaar (artikel 2 § 2

⁴²⁵. Wet van 29 maart 1958 betreffende de bescherming van de bevolking tegen het gevaar van ioniserende stralingen, B.S., 30 april 1958. Deze wet werd uitgevoerd door het K.B. van 28 februari 1963 houdende algemeen reglement op de bescherming van de bevolking en van de werknemers tegen het gevaar van de ioniserende stralingen, B.S., 16 mei 1963 (herhaaldelijk gewijzigd en aangevuld, zie infra § 2, C, 1.).

⁴²⁶. Respectievelijk artikel 2 § 1 en § 2, lid 1 van het K.B. van 16 september 1991; VAN OLMEN, J., l.c., 1993, 6/6. Ook overeenkomstig het vorige K.B. van 13 januari 1986 waren de A.D.R.-bepalingen toepasselijk op het nationaal transport (artikel 2, § 1; JADOT, B., HANNEQUART, J.P. en ORBAN DE XIVRY, E., Le droit de l'environnement, Aspects juridiques de la lutte contre les pollutions et la protection de la nature, 1988, 212; LAVRIJSEN, L., o.c., 65; VANDENBERGEN, E., l.c., 149).

⁴²⁷. Zie voor deze cabotageregeling: artikel 5 van het K.B. van 25 november 1992 (B.S., 1 december 1992) en de EEG-verordening nr. 4059/89 van 21 december 1989, P.B.L., 390 (tevens supra afdeling 1. De regulering van het beroepsgoederenvervoer over de weg).

⁴²⁸. Voordien gold de niet-toepassing van de voorschriften uit de bijlagen enkel voor het internationaal transport met een in het buitenland ingeschreven voertuig (zie artikel 2 § 2 van het opgeheven K.B. van 13 januari 1986).

van het K.B. van 16 september 1991)⁴²⁹ ⁴³⁰. Vervolgens gelden de afwijkingen uit de door België afgesloten bilaterale of multilaterale akkoorden eveneens voor het binnenlands vervoer⁴³¹.

Benevens de supra aangeduide wetgeving en reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen die kan doorgaan als de "basis"reglementering terzake, kunnen ook andere strafrechtelijk gehandhaafde reglementen bepaalde voorschriften bevatten die betrekking hebben op het transporteren van gevaarlijke goederen. Dit kunnen zowel reglementen zijn met een meer generale draagwijdte -hierbij verwijzen we onder meer naar **het technisch reglement van 15 maart 1968**⁴³² en **het verkeersreglement van 1 december 1975**⁴³³ - als reglementen ter normering van een bijzondere milieumaterie,

⁴²⁹. Zie de lijst van nationale afwijkingen in B.S., 1 februari 1991. De bevoegde minister is de minister tot wiens bevoegdheid tewerkstelling en arbeid behoren en de minister tot wiens bevoegdheid het vervoer te land behoort (artikel 4 van het K.B. van 16 september 1991).

⁴³⁰. Bv. de verschillende afwijkingen betreffende o.m. het vervoerdocument, de A.D.R.-controle, de veiligheidsuitrusting en signalisatie van het voertuig die worden verleend voor de trekkers en aanhangwagens die uitsluitend rijden tussen de laad- en loskaden, de opslagplaatsen, de hangars en de magazijnen gelegen binnen de zee- en rivierhavens (afwijking nr. TDGV 8-81-ter van 1 augustus 1991).

⁴³¹. Zie Rn. N2010 en N10.602, bijlage 1, K.B. van 16 september 1991.

⁴³². Bv. artikel 23 (betreft de technische controle van een A.D.R.-voertuig) en artikel 70 (betreft de blustoestellen aan boord van het voertuig) van het K.B. van 15 maart 1968. Overtreding van deze technische normen kan bestraft worden met de correctionele strafsancties uit de transportstrafwet van 21 juni 1985 (zie supra afdeling 4 van huidig hoofdstuk).

⁴³³. Bv. artikel 48bis van het K.B. van 1 december 1975, ingevoegd door artikel 1 van het K.B. van 25 november 1980, B.S. 4 december 1980. Krachtens artikel 48bis.1. moeten de voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren in de zin van het A.D.R. en die moeten voorzien van een oranje bord, de autosnelwegen volgen behalve in geval van noodzaak. Deze voertuigen moeten zodoende zoveel mogelijk buiten de bewoonde zones blijven (Ministerie van verkeerswezen en P.T.T., Bestuur van het vervoer, "Vervoer van gevaarlijke goederen over de weg", De Pol., 1982, nr. 7, p. 67). Tevens is de toegang tot de openbare wegen of delen ervan, voorzien van het verkeersbord C24, verboden voor voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren bepaald door de minister van verkeerswezen of door de minister van economische zaken (artikel 48bis.2.). Zie voor de opsomming van deze gevaarlijke goederen: M.B. van 10 juli 1986, B.S., 7 augustus 1986. Het niet in acht nemen van dit verkeersbord C24 wordt beschouwd als een zware overtreding (artikel 1, 14° van het K.B. van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer).

desgevallend door de staatshervorming geregionaliseerd⁴³⁴. De hiernavolgende bespreking beperkt zich tot de zogenaamde "basis"reglementering die door middel van strafbepalingen wordt gehandhaafd.

Tot slot zij het vermeld dat behoudens de strafrechtelijk gehandhaafde wetgeving en reglementering aangaande het transport van gevaarlijke goederen, ook voorschriften betreffende een dergelijk vervoer kunnen voorkomen in internationale wetteksten die de privaatrechtelijke rechtsverhouding in het kader van een wegtransport van goederen beogen te reguleren. We denken hierbij bijvoorbeeld aan het C.M.R.-verdrag van 19 mei 1956 en meer specifiek aan artikel 22 van dit C.M.R.-verdrag⁴³⁵. Aangezien we van oordeel zijn dat het niet-naleven van deze "civielrechtelijke" C.M.R.-bepalingen aangaande het wegvervoer van gevaarlijke goederen op zich niet kan leiden tot een strafrechtelijke sanctionering, rekenen we deze internationale C.M.R.-normen niet tot het Belgisch transportstrafrecht en worden ze dan ook niet rechtstreeks betrokken in ons penaal onderzoek. Van zodra er evenwel een corresponderende A.D.R.-norm bestaat, kan via deze laatste norm en de bijhorende strafrechtsgrond strafrechtelijk worden geïntervenieerd.

⁴³⁴. Als voorbeeld vermelden we het Besluit van de Vlaamse Executieve dd. 27 maart 1985 houdende reglementering van de handelingen binnen de waterwingebieden en de beschermingszones (B.S., 20 juli 1985), waarin een principieel transportverbod voorkomt van bepaalde gevaarlijke stoffen (opgesomd in twee bijlagen bij het besluit) in beschermingszones inzake grondwaterwinning (zie artikel 3 en 4 van het besluit); een reglementeringsbevoegdheid die de Executieve verkrijgt in artikel 3 § 1, 3° van het Decreet van 24 januari 1984 houdende maatregelen inzake het grondwaterbeheer (B.S., 5 juni 1984). Het (laten) verrichten van werkzaamheden die in toepassing van de uitvoeringsbesluiten verboden zijn, wordt strafbaar gesteld in artikel 29 § 1, 3° van het decreet. Over bepaalde strafrechtelijke voorschriften uit dit decreet werd door de correctionele rechtbank van Antwerpen op 29 november 1990 een prejudiciële vraag gesteld aan het Arbitragehof (zie B.S., 19 januari 1991), zie voor het arrest: Arbitragehof, 27 februari 1992 (nr. 13/92), T.M.R., 1992, 35 (bevestiging van de vroegere jurisprudentie inzake de specifieke strafrechtelijke bevoegdheid van de decreetgever; zie terzake supra in deel I van onze studie: de transportmisdrijven in het geregionaliseerd strafrecht).

⁴³⁵. Bedoeld wordt het "Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg" van 19 mei 1956 (afgekort CMR), goedgekeurd door de Wet van 4 september 1962 (B.S., 8 november 1962). Artikel 22 CMR regelt de informatieplicht in hoofde van de afzender en de bijhorende aansprakelijkheid in geval van schending van deze plicht (raadpleeg terzake: PONET, F., De overeenkomst van internationaal vervoer CMR, 1986, 2ed, 158-161 en PUTZEYS, J., Le contrat de transport routier de marchandises, 1981, 275-277).

§ 2. INHOUDELIJK OVERZICHT VAN DE TRANSPORTVOORSCHRIFTEN INZAKE DE GEVAARLIJKE GOEDEREN

A. De algemene A.D.R.-voorschriften

Als algemeen beginsel geldt dat wegvervoer van gevaarlijke goederen ofwel verboden is door de voorschriften van bijlage A ofwel slechts toegestaan is onder welbepaalde voorwaarden, gesteld in de voorschriften van de bijlagen A en B (artikel 2 § 1 en § 2 van de A.D.R.-verdragtekst). De materiële vervoervoorschriften zijn m.a.w. opgenomen in de twee bijlagen (A en B) van het A.D.R.-verdrag -inclusief de verschillende aanhangsels bij deze bijlagen-, die aldus het corpus van de A.D.R.-vervoerreglementering vormen. Het is de bedoeling een beperkt inhoudelijk overzicht te geven van een aantal belangrijke algemene A.D.R.-voorschriften van administratieve en technische aard uit de beide bijlagen van het verdrag en uit de nationale Belgische wetgeving (voornamelijk het K.B. van 16 september 1991, dat we het algemeen A.D.R.-besluit noemen)⁴³⁶.

(1) De structuur van de bijlagen A en B van het A.D.R.-verdrag

De bijlage A van het A.D.R.-verdrag bevat de bepalingen aangaande de gevaarlijke goederen (opsomming en indeling in gevaarsklassen, verpakking, etikettering) en het vervoerdocument, terwijl de bijlage B van het A.D.R.-verdrag de voorschriften inhoudt betreffende o.m. het vervoermiddel (bouw, uitrusting, aanwending) en de verschillende gedragingen tijdens het vervoer. Al de gevaarlijke goederen waarvan het A.D.R. het vervoer reglementeert, worden onderverdeeld in verschillende gevaarsklassen en de voorschriften uit de bijlagen A en B zijn op een systematische wijze opgebouwd

⁴³⁶. Voor een -meer gedetailleerde- gehele bespreking van deze zeer uitgebreide A.D.R.-reglementering verwijzen we naar o.m.: DE VOS, J., Opslag en vervoer van gevaarlijke goederen, 1992; LAMY Transport, T.3, "Marchandises dangereuses", 1991; RENARD, Cl. en WAERZEGGERS, R., A.D.R.-opleiding voor bestuurders van tankvoertuigen, 1991, I.W.T.; RUYPERS, H., "A.D.R.", in Handboek goederentransport over de weg; WASSERMAN, J.M.A., Jaarboek vervoer van gevaarlijke stoffen 1990, 1990; X, "Het vervoer van gevaarlijke produkten over de weg", in Transportgids Kluwer. Zeer recent werden ook twee artikelen gepubliceerd aangaande de ADR-materie, zie AERTS, Y., "ADR of het vervoer van gevaarlijke goederen op de weg", Revue van de Rijkswacht, 1993, nr. 125, p. 16-20; VAN OLMEN, J., "Voorschriften betreffende het vervoer over de weg van gevaarlijke goederen", Milieu en bedrijf, 1993, nr. 6 (18 maart 1993), p. 5-12.

rond deze gevaarsklassen. In een eerste deel van de beide bijlagen zijn behalve de definities in principe de voorschriften opgenomen die gelden voor de gevaarlijke goederen van alle gevaarsklassen. Vervolgens worden deze voorschriften met een algemene draagwijdte in deel twee van de bijlage (voornamelijk bijlage B) gespecificeerd per afzonderlijke gevaarsklasse⁴³⁷
⁴³⁸. Deze structuur van de A.D.R.-reglementering kan enigzins worden duidelijk gemaakt aan de hand van een algemene inhoudsopgave van de bijlagen A en B van het A.D.R.-verdrag⁴³⁹.

BIJLAGE A. BEPALINGEN BETREFFENDE DE GEVAARLIJKE GOEDEREN EN VOORWERPEN

Deel I. Definities en algemene voorschriften

Deel II. Opsomming der stoffen en bijzondere voorschriften
voor de onderscheidene klassen

Per gevaarsklasse (behoudens gevaarsklasse 7):

1. Opsomming der stoffen en voorwerpen

2. Vervoersvoorwaarden

A. Colli

1. Algemene verpakkingsvoorschriften

2. Individuele verpakkingsvoorschriften

3. Gezamenlijke verpakking

4. Opschriften en gevaarsetiketten op de
colli

B. Aanduidingen in het vervoerdocument

C. Lege verpakkingen

D. Overgangsbepalingen

⁴³⁷. In deel I van bijlage A wordt bv. op algemene wijze de vereiste van een vervoerdocument met zijn verplichte vermeldingen omschreven (zie Rn. 2002) en deze generale bepaling wordt in deel II van bijlage A voor elke gevaarsklasse verder geconcretiseerd (m.a.w. de specifieke vermeldingen eigen aan een welbepaalde gevaarsklasse). De algemene regels inzake stuwage en behandeling van de gevaarlijke goederen komen bv. voor in deel I van bijlage B (zie Rn. 10.414), de specificering ervan per gevaarsklasse in deel II van bijlage B.

De algemene voorschriften uit deel I van elke bijlage dienen dan ook steeds geconsulteerd te worden in samenhang met de corresponderende bijzondere voorschriften uit deel II van de bijlage.

⁴³⁸. Indien de voorschriften van deel II van bijlage B of van de aanhangsels bij bijlage B in tegenspraak zijn met de voorschriften van deel I, zijn deze laatstgenoemde voorschriften in beginsel niet toepasselijk (zie Rn. 10.002, bijlage B, A.D.R.).

⁴³⁹. Raadpleeg voor een algemeen overzicht van de inhoud van de twee A.D.R.-bijlagen tevens: randnummer 2003, bijlage A van het A.D.R. en voor een (meer uitgebreid) overzicht van de voorschriften uit bijlage B eveneens : Rn. 10.000, bijlage B van het A.D.R. Deze randnummers geven ook een inhoudelijk overzicht van de aanhangsels, toegevoegd aan de beide A.D.R.-bijlagen.

gevaarsklasse kan een gesloten of open klasse zijn⁴⁴¹. In een gesloten ge-
 vaarsklasse worden de produkten die toegelaten zijn tot het vervoer onder
 bepaalde voorwaarden, uitdrukkelijk met naam in het A.D.R.-reglement ge-
 noemd; de andere produkten met een soortgelijk gevarentype die niet uit-
 drukkelijk zijn genoemd, mogen niet vervoerd worden⁴⁴². In een open gevaars-
 klasse daarentegen worden eerder de fysische eigenschappen van de produkten
 opgesomd en worden de produkten slechts als voorbeeld met naam genoemd⁴⁴³.
 In zulke gevarenklasse mogen niet enkel de uitdrukkelijk vermelde produk-
 ten, doch tevens deze die beantwoorden aan de omschreven fysische, chemi-
 sche of toxicologische eigenschappen vervoerd worden mits naleving van de
 opgelegde vervoervoorschriften⁴⁴⁴. Elke gevaarsklasse wordt vervolgens on-
 derverdeeld in groepen van produkten die qua algemene eigenschappen of
 scheikundige structuur grote gelijkenis met elkaar vertonen. Deze groepen
 worden aangeduid met een cijfer (het A.D.R.-opsommingscijfer). Bepaalde van
 deze groepen worden nog verder onderverdeeld, waarbij deze laatste onderver-
 delingen worden aangegeven met een kleine letter. De volledige A.D.R.-clas-
 sificatie van een gevaarlijke stof bestaat zodoende uit een gevaarsklasse
 en een opsommingscijfer of uit een klasse, een cijfer en een letter⁴⁴⁵.

A.D.R.).

⁴⁴¹. Rn. 2002 (1), bijlage A, A.D.R.

⁴⁴². Behoudens uitzonderingen ingevolge internationale (via bi- of
 multilaterale akkoorden) of nationale afwijkingen.

⁴⁴³. RUYPERS, H., "A.D.R.", in Handboek goederentransport over de weg,
 3.4/1, p. 26.

⁴⁴⁴. PUTZEYS, J., "Risques technologiques et transport", La réparation
 des dommages catastrophiques. Les risques technologiques majeurs en droit
 international et en droit communautaire. XIIIes Journées d'études juridi-
 ques Jean Dabin, 1988, p. 163; VAN OLMEN, J., l.c., 1993, 6/7.

De produkten met een soortgelijk gevarentype als dat van een open gevaars-
 klasse, die niet met naam worden genoemd en die evenmin onder de fysische
 omschrijving vallen, worden niet beschouwd als gevaarlijke goederen in de
 zin van het A.D.R. en mogen zonder bijzondere voorwaarden ("A.D.R.-vrij")
 vervoerd worden (Rn. 2002 (1) in fine, bijlage A, A.D.R.; WASSERMAN, J.M.A.
 , o.c., 11).

⁴⁴⁵. X, "Het vervoer van gevaarlijke produkten over de weg", in
Transportgids Kluwer, IV.3.3./13.

Voorbeeld: tetranitromethaan: klasse 5.1, 2° (klasse en cijfer) of fenol:
 klasse 6.1, 13°b (klasse, cijfer en letter).

In bepaalde klassen hebben de kleine letters in de classificatie echter een
 speciale betekenis, bv. het aanduiden van de gevaarsgraad van het produkt;
Bv. * voor klasse 3, 6.1 en 8 (a: zeer gevaarlijk, b: gevaarlijk en c:
 minder gevaarlijk). Zie bv. voor klasse 3: Rn. 2300 (3), bijlage A, A.D.R.
 Voorbeeld: benzine: klasse 3, 3°b (klasse, opsommingscijfer en gevaarlijk);

Op huidig ogenblik worden de gevaarlijke goederen onderverdeeld in negen A.D.R.-gevaarsklassen⁴⁴⁶, weergegeven in de onderstaande tabel⁴⁴⁷.

Klasse	Benaming	Open/gesloten	Rns.(A)	Rns.(B)
1.	<u>Ontploffbare stoffen en voorwerpen</u>	Gesloten	2100 e.v.	11.000 e.v.
2.	<u>Samengeperste, vloeibaar gemaakte en onder druk opgeloste gassen</u>	Gesloten	2200 e.v.	21.000 e.v.
3.	<u>Brandbare vloeistoffen</u>	Open	2300 e.v.	31.000 e.v.
4.1.	<u>Brandbare vaste stoffen</u>	Open	2400 e.v.	41.000 e.v.
4.2.	<u>Voor zelfontbranding vatbare stoffen</u>	Gesloten	2430 e.v.	42.000 e.v.
4.3.	<u>Stoffen die in contact met water brandbare gassen ontwikkelen</u>	Gesloten	2470 e.v.	43.000 e.v.
5.1.	<u>Stoffen die de verbranding bevorderen (oxyderend werkende stoffen)</u>	Open	2500 e.v.	51.000 e.v.
5.2.	<u>Organische peroxiden</u>	Gesloten	2550 e.v.	52.000 e.v.
6.1.	<u>Giftige stoffen</u>	Open	2600 e.v.	61.000 e.v.
6.2.	<u>Walgingwekkende stoffen en stoffen die infectie kunnen veroorzaken</u>	Gesloten	2650 e.v.	62.000 e.v.
7.	<u>Radio-actieve stoffen</u>	Gesloten	2700 e.v.	71.000 e.v.
8.	<u>Corrosieve stoffen</u>	Open	2800 e.v.	81.000 e.v.
9.	<u>Diverse gevaarlijke stoffen en voorwerpen</u> ⁴⁴⁸	Open	2900 e.v.	91.000 e.v.

* voor klasse 9 (b: gevaarlijk en c: in mindere mate gevaarlijk; Rn. 2900, bijlage A, A.D.R.). Voorbeeld: witte asbest: klasse 9, 1^c (klasse, opsommingscijfer en in mindere mate gevaarlijk).

Voor een exemplificatie van de diverse A.D.R.-voorschriften zullen we voornamelijk werken met produkten uit de gevaarsklasse 3 (brandbare vloeistoffen) en in het bijzonder met het produkt *benzine*.

⁴⁴⁶. Rn 2002 (2), bijlage A, A.D.R.; het K.B. van 16 september 1991 verwijst ter omschrijving van het begrip "klassen" naar de in dit randnummer opgesomde gevaarsklassen (artikel 1, 3^o).

Voor een meer gedetailleerde bespreking van de verschillende gevaarsklassen (met voorbeelden) verwijzen we naar o.m.: RUYPERS, H., "l.c.", in Handboek goederentransport over de weg, 3.4/1, p. 24-30; WASSERMAN, J.M.A., o.c., 91-172; X, "l.c.", in Transportgids Kluwer, IV.3.3./10-13.

⁴⁴⁷. In deze tabel betreffen "Rns.(A)" de randnummers van bijlage A, Deel II (Opsomming der stoffen en bijzondere voorschriften voor de onderscheidene klassen), terwijl in de kolom onder "Rns.(B)" de randnummers voorkomen uit Deel II (speciale voorschriften) van bijlage B.

Deze randnummers uit deel II van de bijlage (voornamelijk bijlage B) hebben vervolgens voor elke klasse van gevaarlijke goederen een nummering die analoog is met deze van de algemene voorschriften uit deel I, wat het geheel van de reglementering meer overzichtelijk maakt.

Bv. Het algemeen voorschrift aangaande de signalisatie en etikettering van het voertuig komt voor in Rn. 10.500 van bijlage B, A.D.R. (zie infra). Deze materie wordt verder gespecificeerd in de randnummers van deel II van bijlage B die eindigen op 500; zie voor: gevaarsklasse 1 in Rn. 11.500, gevaarsklasse 2 in Rn. 21.500, gevaarsklasse 3 in Rn. 31.500, gevaarsklasse 4.1 in Rn. 41.500, gevaarsklasse 4.2 in 42.500, gevaarsklasse 4.3 in Rn. 43.500, gevaarsklasse 5.1 in Rn. 51.500, gevaarsklasse 5.2 in Rn. 52.500, gevaarsklasse 6.1 in Rn. 61.500, gevaarsklasse 7 in Rn. 71.500, gevaarsklasse 8 in Rn. 81.500 en gevaarsklasse 9 in Rn. 91.500.

⁴⁴⁸. De gevaarsklasse 9 werd recent (vanaf 1 januari 1990) aan het A.D.R. toegevoegd. In deze klasse worden stoffen en voorwerpen ingedeeld die tijdens het vervoer een bepaald gevaar kunnen opleveren, dat echter niet te brengen is onder één van de andere gevaarsklassen (Rn. 2900, bij-

De classificatie van de gevaarlijke stof behoort tot de taak en de verantwoordelijkheid van de verzender, desgevallend met medewerking van de fabrikant⁴⁴⁹. Een correcte stofclassificatie is uiteraard van primordiaal belang, gezien de gehele voor de welbepaalde stof toepasselijke A.D.R.-vervoerreglementering hierop gebaseerd is⁴⁵⁰. Een foutieve classificatie kan aanleiding geven tot het toepassen van onjuiste transportvoorschriften, waardoor het streven naar veiligheid van het transport en bescherming van mens en milieu -als generale doelstelling van de A.D.R.-reglementering- volkomen in het gedrang komt.

(3) De wijze van vervoer

Het A.D.R. laat het vervoer van gevaarlijke goederen toe op drie verschillende wijzen, met name het vervoer in colli, het vervoer van losgestorte goederen en het vervoer in tanks⁴⁵¹.

Gevaarlijke goederen kunnen slechts losgestort⁴⁵² of in tanks⁴⁵³

lage A, A.D.R.); bv. asbest of PCB's (Rn. 2901). Zie verder: WASSERMAN, J.M.A., O.C., 169-172.

⁴⁴⁹. DE BOUVER, Y., l.c., 45-51; X, "Het vervoer van gevaarlijke producten over de weg", in Transportgids Kluwer, IV.3.3./13. De verzender-fabrikant is namelijk de enige persoon die de correcte fysische, chemische en biologische eigenschappen van het te vervoeren goed kent (DE BOUVER, Y., Ibid.). Het is de verzender die deze classificatiegegevens moet mededelen aan de vervoerder (zie infra (4) De boorddocumenten).

⁴⁵⁰. Cf. DE BOUVER, Y., l.c., 46.

⁴⁵¹. X, "l.c.", in Transportgids Kluwer, IV.3.3./14.

⁴⁵². Vervoer van losgestorte goederen wordt omschreven als vervoer van een vaste stof zonder verpakking (Rn. 10.014, bijlage B, A.D.R.).

⁴⁵³. Een tank (zonder nadere aanduiding) kan luidens Rn. 10.014, bijlage B, A.D.R. betekenen een laadketel, een vaste tank, een afneembare tank of een tankbatterij met een inhoud van meer dan 1 m³. Vervoer in tanks houdt vervoer in van vloeistoffen, gassen, poeders of korrelige stoffen. Gezien de begrippen "vaste en afneembare tank, laadketel, en tankbatterij" herhaaldelijk voorkomen in het hiernavolgend deel van het inhoudelijk overzicht, lijkt het ons aangewezen de in Rn. 10.014, bijlage B, A.D.R., opgenomen definities van deze begrippen weer te geven;

- een *laadketel* (of tankcontainer) is een hulpmiddel (met de eigenschappen van een laadkist) ontworpen voor het vervoer van vloeistoffen, gassen, poeders of korrelige stoffen met een inhoud van meer dan 0,45 m³;
- een *vaste tank* is een blijvend op een voertuig gemonteerde tank of een tank die een integrerend deel uitmaakt van het chassis van een tankvoertuig;

vervoerd worden, wanneer de A.D.R.-voorschriften zulke vervoerwijze voor de specifiek te vervoeren goederen uitdrukkelijk toelaten⁴⁵⁴; de goederen die voor deze twee vervoerwijzen in aanmerking komen, worden per gevaarsklasse opgesomd in deel II van bijlage B (losgestorte goederen) en in aanhangsel B.1 bij bijlage B, A.D.R. (transport in tanks).

In geval van vervoer van gevaarlijke goederen in colli (bv. zakken, kisten, flessen, vaten, ...), moet men rekening houden met de A.D.R.-regels aangaande de behandeling van de te vervoeren goederen. Deel II van bijlage A en sommige aanhangsels bij bijlage A bevatten uitgebreide voorschriften over de wijze van verpakking van de gevaarlijke goederen⁴⁵⁵, terwijl de bepalingen uit deel II van bijlage A tevens per gevaarsklasse de gevaars- en behandelingsetiketten voorschrijven die op de colli moeten aangebracht worden⁴⁵⁶; een verplichting die geldt voor de afzender⁴⁵⁷ (en voor de fabrikant

-
- een *tankvoertuig* is een voertuig uitgerust met één of meerdere vaste tanks;
 - een *tankbatterij* is een geheel van meerdere tanks van ten minste 100 l. die blijvend op een raamwerk gemonteerd zijn en die onderling door een verzamelleiding verbonden zijn;
 - een *afneembare tank* is een tank groter dan 1 m³ die geen vaste tank, laadketel of tankbatterij is, die niet ontworpen is voor het vervoer van goederen zonder dat deze worden overgeladen en die gewoonlijk slechts in lege toestand kan behandeld worden.

⁴⁵⁴. Rn. 10.111 (losgestorte goederen) en Rn. 10.121 (tanks), bijlage B, A.D.R.; randnummers uit afdeling 1 "Wijze waarop de goederen worden vervoerd" van deel I van bijlage B, A.D.R. Raadpleeg voor losgestort vervoer in laadkisten: Rn. 10.118, bijlage B, A.D.R.
In de gemeenschappelijke bepaling voor alle aanhangsels B.1 wordt eveneens verwezen naar de principiële verbodsbepaling inzake het vervoer van tanks in Rn. 10.121 (zie Rn. 200.000, Aanhangsel B.1 bij bijlage B, A.D.R.).

⁴⁵⁵. Algemene verpakkingsvoorschriften, individuele verpakkingsvoorschriften voor de stoffen en voorwerpen en voorschriften voor gezamenlijke verpakking per gevaarsklasse voor iedere klasse (behalve klasse 7) gepreciseerd in deel II, afdeling 2.A van bijlage A; in de aanhangsels verpakkingsvoorschriften aangaande goederen uit welbepaalde gevaarsklasse: Aanhangsel A.2 (klasse 2), A.5 (klasse 1, 3, 4.1, 6.1, 8 en 9), A.6 (grote recipiënten voor losgestort vervoer - IBC) en A.7 (klasse 7).

⁴⁵⁶. Bv. voor de goederen uit gevaarsklasse 3: Rns. 2302-2311 (verpakkingsvoorschriften) en Rn. 2312 (etikettering) van deel II van bijlage A, A.D.R. De betekenis van de verschillende gevaars- en behandelingsetiketten wordt op algemene wijze omschreven in aanhangsel A.9 van het A.D.R. (Rn. 3902).
Voor het wegtransport van colli met een welbepaalde maximale inhoud, dat voorafgaat aan of volgt op een zee- of luchttraject bestaat aangaande verpakking en etikettering tevens een afwijkende regeling (zie Rn. 2007, bijlage A, A.D.R.).

⁴⁵⁷. Rn. 3901 (3), Aanhangsel A.9 bij bijlage A, A.D.R.

of de handelaar indien de goederen bij hen geladen worden)⁴⁵⁸. In geval van vervoer van de colli in laadkisten moeten de gevaarsetiketten vereist voor de colli tevens op de buitenkant van de laadkisten worden aangebracht⁴⁵⁹. Op basis van de gevaarsetikettering op de colli schrijven de bepalingen van bijlage B van het A.D.R. een aantal samenladingsverboden voor bij het vervoer van welbepaalde gevaarlijke goederen in colli⁴⁶⁰.

(4) De boorddocumenten

Het vervoer van gevaarlijke produkten moet steeds gedekt zijn door verschillende documenten eigen aan het A.D.R.-vervoer. In beginsel moet elk vervoer van gevaarlijke goederen voorzien zijn van drie documenten, met name (1) het vervoerdocument, (2) de verklaring van toelating tot het transport en (3) de schriftelijke instructies of veiligheidskaarten. Bijkomend zijn voor bepaalde transporteenheden tevens vereist (4) een A.D.R.-keuringsdocument van het voertuig, (5) een A.D.R.-opleidingsgetuigschrift van de bestuurder en (6) een kopie van de toepasselijke nationale of internationale afwijking. Al deze documenten moeten overeenkomstig Rn. 10.381⁴⁶¹ in de transporteenheid aanwezig zijn. Als laatste in de lijst van de verplichte A.D.R.-boorddocumenten figureert de transportvergunning (indien deze vereist is)⁴⁶².

⁴⁵⁸. Krachtens de gelijkschakeling in artikel 3, lid 2 van het K.B. van 16 september 1991 (zie infra (8) Uitbreiding van verantwoordelijkheid).

⁴⁵⁹. Rn. 10.118 (3), bijlage B, A.D.R. Vervoer van colli in laadkisten is toegelaten door Rn. 10.118 (1). Een laadkist is een hulpmiddel bij het vervoer waarvan de eigenschappen worden omschreven in Rn. 10.014, bijlage B, A.D.R.

⁴⁶⁰. Algemeen: Rn. 10.403, bijlage B, A.D.R. (behoort tot afdeling 4 "Bijzondere voorschriften voor het laden, het lossen en de behandeling") Bv. voor het vervoer van gevaarlijke goederen uit gevaarsklasse 3: Rn. 31.403, bijlage B, A.D.R. Raadpleeg de schematische voorstelling van de samenladingsverboden in o.m.: X, "l.c.", in Transportgids Kluwer, IV.3.3/32; WASSERMAN, J.M.A., o.c., 24.

⁴⁶¹. Dit voorschrift van Rn. 10.381 is een onderdeel van afdeling 3 "Algemene dienstvoorschriften" van deel I van bijlage B, A.D.R.

⁴⁶². Rn. 10.381 (2), d), bijlage B, A.D.R. De vervoerder dient bv. bij het wegvervoer van explosieve stoffen of radioactieve stoffen te beschikken over een specifieke vervoervergunning, zie infra B (voorschriften inzake het vervoer van explosieve stoffen) en C (voorschriften inzake het vervoer van radioactieve stoffen).

a) Het vervoerdocument (Rn. 2002 (3), bijl. A)⁴⁶³

Het vervoer van goederen onderworpen aan het A.D.R. moet -behoudens bepaalde afwijkingen⁴⁶⁴- steeds gedekt zijn door een **vervoerdocument** dat de vervoerde gevaarlijke stoffen moet vergezellen; hiervoor kan een document dienen dat vereist is door andere van kracht zijnde voorschriften.

In België wordt de vorm van het vervoerdocument vastgelegd door artikel 7 van het K.B. van 16 september 1991, dat een onderscheid maakt tussen het vervoer voor rekening van derden en het vervoer voor eigen rekening. Het vervoerdocument in geval van vervoer voor derden moet de vorm aannemen van een CMR-vrachtbrief⁴⁶⁵ of van een door de verzender opgestelde verzendingsnota met ten minste de vermeldingen die voorkomen op het document, weergegeven in bijlage 5 aan het K.B. van 16 september 1991⁴⁶⁶. In geval van vervoer voor eigen rekening⁴⁶⁷ moet ofwel het document van deze bijlage 5 ofwel een door de verzender opgestelde verzendingsnota met ten

⁴⁶³. De A.D.R.-voorschriften betreffende het vervoerdocument zijn opgenomen in bijlage A van het A.D.R.; in algemene zin in deel I en vervolgens gespecificeerd per gevaarsklasse in deel II van deze bijlage. De verplichte aanwezigheid van het in bijlage A voorgeschreven vervoerdocument in de transporteenheid wordt opgelegd door Rn. 10.381 van bijlage B, A.D.R. (zie de 2 vorige voetnoten).

⁴⁶⁴. Bv. Het vervoer van gevaarlijke stoffen met trekkers en aanhangwagens die binnen de zee- en rivierhavens blijven (artikel 1 van de nationale afwijking nr. TDGV 8-81-ter van 1 augustus 1991). Artikel 6 van deze afwijking heft de vorige afwijking nr. TDGV 8-81bis (vermeld in de lijst in B.S., 1 februari 1991) op.

⁴⁶⁵. Artikel 7, 1°, a) van het K.B. van 16 september 1991 verwijst namelijk naar het vervoerdocument weergegeven in bijlage 6bis en 6ter van het M.B. van 4 september 1981 tot wijziging van het M.B. van 11 september 1967 genomen in uitvoering van het K.B. van 9 september 1967 (zijnde het vorige, doch thans opgeheven algemeen reglement inzake het bezoldigd goederenvervoer). De huidige regeling inzake de CMR-vrachtbrief als verplicht transportdocument voor het verrichten van bezoldigd goederenvervoer komt voor in artikel 35 van het K.B. van 25 november 1992 en de artikelen 20-22 van het M.B. van 26 november 1992 (zie supra afdeling 1 van onderhavig hoofdstuk). De referentie in artikel 7, 1°, a van het K.B. van 16 september 1991 dient dan ook te worden aangepast aan deze nieuwe transportreglementering.

⁴⁶⁶. Artikel 7, 1°, b) van het K.B. van 16 september 1991.

⁴⁶⁷. Vervoer van gevaarlijke goederen die in eigendom toebehoren aan de vervoerder of die het voorwerp van zijn handel zijn (zie supra afdeling 1). Typevoorbeeld: het vervoer door een handelaar in petroleumprodukten.

minste de vermeldingen van dit document gebruikt worden⁴⁶⁸. Per transport moet in principe één vervoerdocument worden opgemaakt. Als een zending echter door zijn gewicht niet in één transporteenheid kan worden geladen, moet voor elke beladen transporteenheid een afzonderlijk vervoerdocument of een afschrift van het vervoerdocument worden opgemaakt; afzonderlijke transportdocumenten zijn tevens vereist voor zendingen of gedeelten van zendingen die als gevolg van samenladingsverboden niet in één voertuig mogen worden geladen⁴⁶⁹. Bijkomend dient men rekening te houden met de voorschriften uit andere strafrechtelijk gehandhaafde transportreglementen (bijvoorbeeld deze betreffende de C.M.R.-vrachtbrief als verplicht vervoerdocument in geval van bezoldigd goederenvervoer)⁴⁷⁰.

De afzender (of de fabrikant of de handelaar waar de goederen worden geladen)⁴⁷¹ heeft de verplichting de vermeldingen die op het vervoerdocument moeten voorkomen, schriftelijk mede te delen aan de vervoerder⁴⁷². Eén van de belangrijke A.D.R.-vermeldingen in het vervoerdocument is *de identificatie van het gevaarlijk goed*. In het vervoerdocument dient het gevaarlijk goed omschreven te worden op de wijze als aangegeven per gevaarsklasse in de bijzondere voorschriften van afdeling 2.B van deel II van bijlage A⁴⁷³. In principe moet vermeld worden: de (chemische) benaming van het produkt (onderstreept), de A.D.R.-classificatie (gevaarsklasse, opsommingscijfer,

⁴⁶⁸. Artikel 7, 2°, a) en b) van het K.B. van 16 september 1991.

⁴⁶⁹. Rn. 2002 (4), bijlage A, A.D.R. Dit voorschrift wordt herhaald in een opmerking bij Rn. 10.403, bijlage B, A.D.R.

⁴⁷⁰. Zie artikel 38 van het K.B. van 25 november 1992 en de artikelen 20-22 van het M.B. van 26 november 1992, strafrechtelijk gehandhaafd via artikel 10 van de transportstrafwet van 1 augustus 1960 (tevens supra afdeling 1. De regulering van het beroepsgoederenvervoer over de weg).

⁴⁷¹. Zie de gelijkschakeling in artikel 3, lid 2 van het K.B. van 16 september 1991; tevens infra (8) Uitbreiding van verantwoordelijkheid.

⁴⁷². Rn. 2002 (3), bijlage A, A.D.R.; LAMY Transport, T.3, "Marchandises dangereuses", 1991, nr. 3030; VANDENBERGEN, E., l.c., 151. Ook luidens het CMR-verdrag van 1956 (betreft de vervoerovereenkomst) heeft de afzender ten aanzien van de vervoerder een informatieplicht aangaande de gevaarlijke goederen (raadpleeg artikel 22.1 CMR).

⁴⁷³. Met uitzondering voor de gevaarsklasse 7 (radioactieve stoffen), waarvan de voorschriften op een andere wijze zijn ingedeeld (zie infra 3. C.). De verplichte aanduidingen in het vervoerdocument (met o.m. de stofidentificatie) worden voor deze gevaarsklasse bepaald in nr. 10 van elke fiche uit Rn. 2704, bijlage A, A.D.R.

eventueel letter) en de afkorting A.D.R.⁴⁷⁴. Voor een lege en ongereinigde vervoertoestand zijn tevens specifieke vermeldingen in het vervoerdocument vereist⁴⁷⁵. Het ontbreken van een identificatiegegeven in het vervoerdocument wordt strafrechtelijk gesanctioneerd overeenkomstig de wegverkeerswet van 16 maart 1968⁴⁷⁶. Het bedrieglijk vervalsen van de verschillende gegevens op het verplichte ADR-transportdocument kan tevens gekwalificeerd worden als het gemeenrechtelijk misdrijf van valsheid in geschriften⁴⁷⁷. Het niet-vermelden van de identificatiegegevens dan wel de bedrieglijke vervalsing van deze gegevens zal dan op het vlak van de wettelijke straftoemeting een hemelsbreed verschil inhouden⁴⁷⁸!

De vermeldingen in het vervoerdocument moeten opgesteld zijn in de officiële taal van het land van verzending en daarenboven in het Frans, het Engels of het Duits, indien de officiële taal geen van de drie genoemde is.

⁴⁷⁴. Bv. voor benzine: "benzine, klasse 3, 3°b), A.D.R." (zie Rn. 2314 (1), bijlage A, A.D.R.). Bijkomende vermeldingen (per afzonderlijke gevaarsklasse) zijn soms vereist, bv. bij vervoer van chemische onstabiele stoffen uit gevaarsklasse 3: Maatregelen genomen volgens randnummer 2300 (6) (Rn. 2314, (2), bijlage A) of in geval van vervoer van explosieve stoffen waarbij bijkomend o.m. de netto massa van de ontplofbare stof in kg. in het vervoerdocument moet worden aangeduid (zie Rn. 2110 (1), bijlage A, A.D.R.).

⁴⁷⁵. Met name: aard van de houder (bv. lege verpakking, lege tankwagen, lege afneembare tank of lege laadketel), gevaarsklasse, opsommingsnummer voor de lege houders en de afkorting A.D.R. (met onderstreping van de gehele tekst). Bv. Lege vaten die brandbare vloeistoffen (gevaarsklasse 3) hebben bevat: "Lege verpakking, 3, 41°, A.D.R." (zie Rn. 2322 (3), bijlage A, A.D.R.).

In geval van tankwagenvervoer moet tevens vermeld worden: laatst geladen stof, gevolgd door de benaming en het cijfer van de laatst geladen stof. Bv. een lege en ongereinigde tankwagen die benzine (klasse 3) had geladen: "Lege tankwagen, 3, 41°, A.D.R., laatst geladen stof Benzine, 3°b)" (zie Rn. 2322 (3), bijlage A, A.D.R.).

⁴⁷⁶. Cass., 26 juni 1991, Arr.Cass., 1990-91, 1063, R.W., 1991-92, 539, met noot SPRIET, B. (in casu was de A.D.R.-classificatie van het vervoerde produkt niet vermeld in de verzendingsnota). De verjaringstermijn van de strafvordering bedraagt derhalve één jaar (artikel 68 van de wegverkeerswet). Zie tevens infra § 3. Strafrechtsgronden.

⁴⁷⁷. Zie supra deel I van onze studie: Een overzicht van aantal gemeenrechtelijke misdrijven. Valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken.

⁴⁷⁸. De maximumvrijheidsstraf in geval van het ADR-transportmisdrijf (1 maand bij toepassing van artikel 29 van de wegverkeerswet van 16 maart 1968) is in deze hypothese zelfs gelijk aan de minimumgevangenisstraf die bij toepassing van verzachtende omstandigheden moet worden opgelegd voor het commune misdrijf van valsheid in geschriften ! (1 maand; strafberekening door een combinatie van artikel 196 en artikel 80 Sw.).

In het binnenlands vervoer is echter een ééntalig Nederlands vervoerdocument toegelaten⁴⁷⁹.

b) De verklaring van toelating tot het transport (Rn. 2002 (9), bijl. A)

In het vervoerdocument (zie punt 1) of in een afzonderlijke verklaring moet de verzender (of de fabrikant of de handelaar waar de goederen worden geladen)⁴⁸⁰ bevestigen dat de aangeboden stof toegelaten is tot het vervoer over de weg volgens de beschikkingen van het A.D.R. en dat haar toestand, haar conditionering en desgevallend haar verpakking en etikettering overeenkomen met de A.D.R.-voorschriften. Indien meerdere goederen gezamenlijk verpakt zijn in één colli of in eenzelfde container moet de verzender tevens verklaren dat de gezamenlijke verpakking niet verboden is. Elk transport moet vergezeld zijn van een dergelijke verklaring van toelating tot het transport; een éénmalige bevestiging kan niet alle toekomstige transporten dekken⁴⁸¹.

c) De schriftelijke instructies of veiligheidskaarten (Rn. 10385, bijl. B)

Met het oog op een ongeval of een incident tijdens het vervoer, moet de fabrikant of de afzender voor elke gevaarlijke stof of voor elke klasse van gevaarlijke stoffen schriftelijke richtlijnen opstellen die inhoudelijk een aantal gegevens moeten bevatten aangaande o.m. de aard van het gevaar, de hieraan aangepaste veiligheidsmaatregelen, de te nemen maatregelen in geval van aanraking met het goed, in geval van brand of in geval van breuk of beschadiging van verpakkingen of goederen^{482 483}.

⁴⁷⁹. Overeenkomstig de nationale afwijking nr. 15/87 van 22 februari 1988 (zie de lijst in B.S., 1 februari 1991).

⁴⁸⁰. Zie de gelijkschakeling in artikel 3, lid 2 van het K.B. van 16 september 1991; tevens infra: (8) Uitbreiding van verantwoordelijkheid.

⁴⁸¹. Pol. Antwerpen, 13 oktober 1986, T.Vred., 1987, 63 (in casu werd op 21 maart 1980 een éénmalige verklaring door de verzender opgesteld overeenkomstig de bepalingen van Rn. 2002, bijlage A, A.D.R. en had de vervolging voor de strafrechtbank betrekking op een vervoer verricht op 1 mei 1984).

⁴⁸². Zie verder Rn. 10.385 (1), bijlage B, A.D.R. (opgenomen in afdeling 3 "Algemene dienstvoorschriften" van deel I van bijlage B). Indien de in aanhangsel B.5 A.D.R. opgenomen goederen vervoerd worden in

Ten laatste op het ogenblik van het verkrijgen van de transportopdracht, moet de fabrikant of verzender (of de handelaar waar de goederen geladen worden)⁴⁸⁴ de schriftelijke instructies aan de vervoerder overhandigen, zodat de vervoerder deze kan meedelen aan zijn personeel en hen in staat kan stellen ze behoorlijk toe te passen⁴⁸⁵. De instructies moeten vervolgens aan de bestuurder worden meegegeven en een exemplaar dient zich in de bestuurscabine te bevinden⁴⁸⁶.

Deze veiligheidskaarten moeten gesteld zijn in de taal van het land van oorsprong én in de talen van de landen van doorvoer of van bestemming indien deze niet dezelfde zijn⁴⁸⁷. Voor binnenlands vervoer moeten ze ten minste gesteld in de talen van de gewesten die door het transport worden aangedaan⁴⁸⁸.

tankvoertuigen of in andere transporteenheden met één of meerdere tanks waarvan de inhoud meer dan 3.000 liter bedraagt, moeten de veiligheidskaarten tevens de A.D.R.-classificatie van de stof aangeven, alsmede het identificatienummer van gevaar en stof uit aanhangsel B.5. (Rn. 10.385 (1), e).

⁴⁸³. Zie voor een eigen regeling in geval van een heterogene lading bij nationaal vervoer: Rn. N10.385 (1), bijlage 1, K.B. van 16 september 1991.

⁴⁸⁴. Zie de gelijkschakeling in artikel 3, lid 2 van het K.B. van 16 september 1991; tevens infra (8) Uitbreiding van verantwoordelijkheid.

⁴⁸⁵. Rn. 10.385 (3), bijlage B, A.D.R.; LAMY Transport, T.3, "Marchandises dangereuses", nr. 3082. Ook in geval de verzender de veiligheidskaarten niet heeft overhandigd, kan het vervoer van gevaarlijke goederen zonder zulke kaarten een strafbare inbreuk betekenen in hoofde van de vervoerder (cf. Montpellier, 11 mei 1981, aangehaald in Bull.Transp., 1986, 728, betreft een toepassing van de Franse wetgeving (R.T.M.D.) inzake de aanplakking van de "fiche de sécurité" in de cabine van het voertuig).

⁴⁸⁶. Rns. 10.385 (1), 10.385 (2) in fine en 10.381 (2), c), bijlage B, A.D.R. en Rn. IN10.381 (2), c), bijlage 1, K.B. van 16 september 1991. Indien de gevaarlijke stoffen in tanks worden vervoerd moeten de veiligheidskaarten tegen de binnenzijde van één van de vensters worden geplaatst; in de andere gevallen mogen ze zich ook in een oranje omslag op een andere zichtbare plaats in de cabine bevinden. Op deze plaatsen mogen zich enkel de veiligheidskaarten voor de vervoerde produkten bevinden (Rn. IN10.381 (2), c), bijlage 1, K.B. van 16 september 1991).

⁴⁸⁷. Rn. 10.385 (2), bijlage B, A.D.R.

⁴⁸⁸. Rn. N10.385 (2), bijlage 1, K.B. van 16 september 1991.

d) Het A.D.R.-keuringsdocument (Rn. 10.282-10.283, bijl. B)⁴⁸⁹

Om de conformiteit met de A.D.R.- voorschriften en met de algemene veiligheidsvoorschriften te controleren, voorziet Bijlage B van het A.D.R. voor bepaalde voertuigen⁴⁹⁰ in een specifieke A.D.R.-keuring, die wordt uitgevoerd in het land van inschrijving van het voertuig. In geval van gunstige keuring, verleent de bevoegde overheid van het inschrijvingsland een A.D.R.-keuringsdocument⁴⁹¹.

Dit keuringsdocument, dat zich aan boord van het voertuig dient te bevinden⁴⁹², heeft een geldigheidsduur van maximaal één jaar na de datum van technische keuring die voorafgaat aan de afgifte van het document⁴⁹³. Voor de duur van zijn geldigheid wordt het keuringsdocument door de bevoegde overheid van de andere bij het A.D.R. aangesloten landen erkend⁴⁹⁴. Op het A.D.R.-keuringsdocument wordt behoudens de geldigheidsduur o.m. de identificatiegegevens van het goedgekeurde voertuig en van de vervoerder aangegeven, alsmede de gevaarlijke goederen die met dit voertuig mogen vervoerd worden. De taal van het document moet de officiële taal van het land van afgifte zijn en het Frans, Duits of Engels, indien de officiële taal geen

⁴⁸⁹. Deze bepalingen behoren tot Afdeling 2 "Speciale voorschriften waaraan de voertuigen en hun uitrusting moeten voldoen", alsmede tot Afdeling 3 "Algemene dienstvoorschriften" (voor wat de aanwezigheid van het document in de transporteenheid betreft) van deel I van bijlage B, A.D.R.

⁴⁹⁰. Met name voor:

- tankvoertuigen;
- dragende voertuigen voor afneembare tanks of tankbatterijen;
- dragende voertuigen voor het vervoer van laadketels met een volume van meer dan 3.000 liter (zie hiervoor specifiek Rn. 10.283);
- de trekkers van de hogergenoemde voertuigen.

(zie tevens infra (5) Het vervoermiddel c) Technische controle).

⁴⁹¹. Zie voor de bevoegde overheid in België: artikel 8 § 1, 2 en 3 van het K.B. van 16 september 1991 (erkende instellingen voor automobielininspectie en het bestuur van het vervoer) en voor de verschillende modellen van het keuringsdocument (al naargelang het type voertuig en vervoer): artikel 8 § 4, 5 en 6 van het K.B. van 16 september 1991, alsook de bijlagen 7 tot en met 11 bij het K.B. en het aanhangsel B.3 bij bijlage B van het A.D.R. De kostprijs voor de afgifte van het keuringsdocument komt ten laste van de aanvrager (artikel 8 § 7 van het K.B. van 16 september 1991; zie voor de retributies: § 8 en 9).

⁴⁹². Rn. 10.381 (2), a), bijlage B, A.D.R.

⁴⁹³. Rn. 10.282 (4), bijlage B, A.D.R.

⁴⁹⁴. Rn. 10.282 (3), bijlage B, A.D.R.

van de drie genoemde is⁴⁹⁵.

e) Het A.D.R.-opleidingsgetuigschrift (Rn. 10.315, bijl. B)⁴⁹⁶

De regeling inzake het A.D.R.-opleidingsgetuigschrift is opgebouwd (aanvankelijk in het K.B. van 5 november 1985 en thans in het zeer recente K.B. van 26 maart 1993) in verschillende tijdsfasen en met diverse onderscheidingen op basis van de aard van het vervoermiddel en de aard van het gevaarlijk produkt.

Ten eerste moet elke bestuurder van een transporteenheid die over de weg gevaarlijke goederen vervoert in tanks, tankbatterijen of laadketels met een totale inhoud van meer dan 3.000 liter, vanaf 1 januari 1983 in het bezit zijn van een A.D.R.-opleidingsgetuigschrift voorgeschreven in Rn. 10.315, bijlage B van het A.D.R. en verder uitgewerkt in het nationaal uitvoeringsbesluit; deze verplichting geldt zowel voor nationaal als voor internationaal transport⁴⁹⁷. Vervolgens werd deze regeling in het A.D.R.-verdrag

⁴⁹⁵. Rn. 10.282 (2), bijlage B, A.D.R.

⁴⁹⁶. Rn. 10.315 is een onderdeel van afdeling 3 "Algemene Dienstvoorschriften" van deel I van bijlage B en werd in België uitgevoerd door het **K.B. van 5 november 1982** betreffende het opleidingsgetuigschrift voor bestuurders van transporteenheden die gevaarlijke stoffen in laadketels, tanks of tankbatterijen over de weg vervoeren, B.S., 30 november 1982. Artikel 13 van het K.B. van 5 november 1982 duidt de toepasselijke strafwetten aan in geval van overtreding van de bepalingen van het besluit (zie infra § 3 Strafrechtsgronden). Zeer recent werd dit K.B. van 1982 beperkt tot de bestuurders van transporteenheden die radioactieve stoffen vervoeren en werd de regeling inzake het ADR-opleidingsgetuigschrift voor de overige gevaarlijke goederen opgenomen in het nieuwe **K.B. van 26 maart 1993** betreffende het opleidingsgetuigschrift voor bestuurders van transporteenheden die gevaarlijke, andere dan radioactieve stoffen over de weg vervoeren (B.S., 15 april 1993). Dit laatste zeer recente K.B. van 1993 geeft mede uitvoering aan de EEG-richtlijn nr. 89/684 van 21 december 1989 betreffende de beroepsopleiding van bepaalde bestuurders van voertuigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg.

⁴⁹⁷. Rn. 10.315 (1), bijlage B, A.D.R. en in de nationale uitvoeringsreglementering: aanvankelijk artikel 2 § 1 en 12 § 1 van het K.B. van 5 november 1982 en thans artikel 2 § 1 van het K.B. van 26 maart 1993. Lid 2 van artikel 2 § 1 van het laatst geciteerde K.B. maakt het opleidingsgetuigschrift tevens verplicht indien het tankvoertuig of de transporteenheid na de lossing van de gevaarlijke goederen een traject over de weg aflegt zonder schoonmaking of ontgassing van de tank(s).

In dit eerste stadium was zodoende het getuigschrift niet vereist voor bestuurders die gevaarlijke goederen vervoeren met vervoermiddelen waarvan de totale capaciteit minder bedraagt dan of gelijk is aan 3.000 liter. Men diende te kijken naar de totale capaciteit van de gehele transporteenheid;

uitgebreid tot niet-tanktransporten, meerbepaald voor de bestuurders van andere dan de hogervermelde voertuigen met een hoogst toegelaten gewicht van meer dan 3.500 kg. en dit vanaf 1 januari 1996⁴⁹⁸. Deze nieuwe A.D.R.-regel uit het A.D.R.-verdrag werd in de interne Belgische vervoerwetgeving zeer recent uitgewerkt in het nieuwe uitvoeringsbesluit van 26 maart 1993 dat op een gedetailleerde en vrij onoverzichtelijke wijze voorschrijft op welk tijdstip het bezit van het A.D.R.-opleidingsgetuigschrift verplicht wordt gesteld (gaande vanaf 1 juli 1993 tot 1 januari 1997; afhankelijk van het nationaal of internationaal karakter van het vervoer, de leeftijd van de bestuurders en de aard van de gevaarlijke goederen)⁴⁹⁹.

Dit A.D.R.-opleidingsgetuigschrift moet verklaren dat de houder met succes een opleiding heeft gevolgd betreffende de bijzondere eisen die bij

in geval van een vrachtwagen-aanhangwagen combinatie, maakt de aanhangwagen deel uit van dezelfde transporteenheid als het trekkend voertuig (RENARD, CL. en WAERZEGGERS, R., A.D.R.-opleiding voor bestuurders van tankvoertuigen, 1991, I.W.T., 7; RUYPERS, H., l.c., 3.4/33, p. 51). Een transporteenheid wordt nl. gedefinieerd als een motorvoertuig zonder aanhangwagen of een geheel bestaande uit een motorvoertuig waaraan een aanhangwagen is gekoppeld (zie Rn. 10.014, bijlage B, A.D.R.).

⁴⁹⁸. Zie het nieuwe randnummer 10.315 (2), bijlage B, A.D.R. ingevoegd bij de A.D.R.-wijziging van 1 januari 1990). Luidens deze nieuwe bepaling uit het A.D.R.-verdrag moeten dus de bestuurders die gevaarlijke goederen in colli (bv. zakken, flessen of vaten) vervoeren tot 1 januari 1996 in beginsel geen houder zijn van het A.D.R.-opleidingsgetuigschrift, ongeacht de massa van het voertuig. Het nieuwe nationaal uitvoeringsbesluit -het K.B. van 26 maart 1993- heeft evenwel in bepaalde gevallen deze datum vervroegd.

Door de A.D.R.-wijziging van 1 januari 1990 werd de verplichting van het opleidingsgetuigschrift in Rn. 10.315 (1) tevens uitgebreid tot de bestuurders van andere dan tankvoertuigen, wanneer de bijzondere voorschriften van deel II van bijlage B dit specifiek vereisen; bv. voor de bestuurders van de voertuigen die stoffen en voorwerpen van klasse 1 vervoeren vanaf 1 januari 1992 (zie Rn. 11.315, bijlage B, A.D.R.).

⁴⁹⁹. Zie de artikelen 2 § 3, 4 en 13-15 van het K.B. van 26 maart 1993. Een overzichtsnota vanwege het ministerie van verkeerswezen werd gepubliceerd in Vbo Bulletin, 3/1993, p. 39. Deze verplichting vervalt indien de kwantitatieve vrijstellingsdrempels uit het A.D.R.-verdrag (Rn. 10.011, bijlage B, A.D.R.) niet worden overschreden.

Voor binnenlands (niet-tank)vervoer kan het opleidingsgetuigschrift tevens vervangen worden door een "voorlopig vakbekwaamheidscertificaat" (zie artikel 4 van het K.B. van 26 maart 1993).

Het zij herhaald dat het K.B. van 26 maart 1993 niet geldt voor het vervoer van radioactieve stoffen die behoren tot de A.D.R.-gevaarsklasse 7 (zie ook artikel 1, 4° van het K.B. van 1993). Op deze gevaarlijke goederen is nu exclusief het vorige K.B. van 5 november 1982 toepasselijk.

het vervoer van gevaarlijke goederen moeten worden vervuld⁵⁰⁰ en dient aanwezig te zijn in de transporteenheid⁵⁰¹. Een degelijke opleiding en vorming van het rijdend personeel is essentieel voor de verhoging van de veiligheid en voor de bescherming van mens en milieu tijdens het transport; het realiseren van deze doelstelling wordt echter ondermijnd door de afwezigheid van enige verplichte vorming in hoofde van de andere participanten aan het transport, onder meer de afzender en de vervoerder⁵⁰².

Het opleidingsgetuigschrift is gebonden aan de vervoerswijze (in tanks of op een andere wijze) en binnen het tankvervoer aan welbepaalde gevaarsklassen; op grond van de transportwijze en de gevaarsklasse worden de gevaarlijke goederen onderverdeeld in vier categorieën (cat. A-B-C-D)⁵⁰³. Dit A.D.R.-getuigschrift is vervolgens van tijdelijke aard; in beginsel bedraagt de geldigheidsduur vijf jaar, die nadien telkens voor vijf jaar

⁵⁰⁰. Rn. 10.315 (1), bijlage B, A.D.R.; artikel 3 § 1 van het K.B. van 5 november 1982 en het K.B. van 26 maart 1993.

Het getuigschrift kan bekomen worden na het volgen van een opleidingscursus en het afleggen van een examen, georganiseerd door de minister, zijn gemachtigde of een door de minister erkende instelling (zie verder Rn. 10.315 (4), bijlage B, A.D.R.; artikel 3 en artikel 6 e.v. van het K.B. van 5 november 1982 en artikel 3 en 9 e.v. van het K.B. van 26 maart 1993).

⁵⁰¹. Rn. 10.381 (2), b), bijlage B, A.D.R.

⁵⁰². Zie DE BOUVER, Y., l.c., 57 en 66. Ook GEYSEN stelt een specifieke opleiding en permanente vorming van alle in het transportsysteem actief zijnde personeel voor als één van de verbeteringsmaatregelen op het antropogeen vlak die kunnen leiden tot risicovermindering in het transportsysteem van gevaarlijke goederen (GEYSEN, W., "Het transportsysteem voor gevaarlijke stoffen als risikofactor voor de toekomst: het computergesteund informatieprogramma voor gevaarlijke stoffen", Int.Vervoerr. over Land en Zee, 1984, 1, 8); zie eveneens: FABRE, J.M., "Transport de matières dangereuses. Les réglementations", Bull.Transp., 1986, 700.

⁵⁰³. Artikel 2 § 4 van het K.B. van 26 maart 1993. De cat. A-B-C hebben betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen in tanks, cat. D op het niet-tankvervoer.

Bv. Voor het vervoeren in tanks van goederen behorende tot gevaarsklasse 3 moet de bestuurder in het bezit zijn van een getuigschrift van categorie B (artikel 2 § 4, 1°-b). Indien dezelfde gevaarlijke goederen op een andere wijze dan in tanks worden vervoerd, is categorie D vereist (artikel 2 § 4, 2°). Het getuigschrift voor tankvervoer is geldig voor de aangeduide gevaarlijke goederen (cat. A, B of C) alsmede voor de betreffende gevaarlijke goederen uit de categorie D; het getuigschrift voor niet-tankvervoer geldt enkel voor de gevaarlijke goederen van de klasse van categorie D (artikel 2 § 5).

Met de indeling in categorieën -die reeds bestond in het K.B. van 5 november 1982- wordt vermeden dat een bestuurder een opleiding dient te volgen voor produkten die hij vermoedelijk nooit zal vervoeren (aldus het Ministerie van verkeerswezen en P.T.T., Bestuur van het vervoer, "Vervoer van gevaarlijke goederen over de weg", De Politieofficier, 1982, nr.7, p. 67-68).

kan worden verlengd⁵⁰⁴. Elk getuigschrift afgeleverd overeenkomstig Rn. 10.315 wordt tijdens zijn gehele geldigheidsduur ook in de andere A.D.R.-landen aanvaard⁵⁰⁵. In geval van verlies, diefstal of beschadiging van het opleidingsgetuigschrift, kan een duplicaat worden aangevraagd; het getuigschrift waarvoor een duplicaat werd afgegeven is dan niet meer geldig⁵⁰⁶.

f) Een kopie van de (inter)nationale afwijking (Rn. 10.381, bijl. B)

Reeds hoger hebben we aangegeven dat afwijkingen kunnen worden toegestaan aan de A.D.R.-voorschriften en dit zowel voor het internationaal als het nationaal transport, respectievelijk door het sluiten van bilaterale of multilaterale akkoorden tussen de A.D.R.-staten en door de beslissingen van de bevoegde minister of zijn gemachtigde ambtenaar⁵⁰⁷. Wanneer nu het vervoer van gevaarlijke goederen plaatsvindt op basis van een dergelijke afwijking, moet een kopie van de tekst van het onderling akkoord of de nationale afwijking in de transporteenheid aanwezig zijn⁵⁰⁸.

⁵⁰⁴. Rn. 10.315 (3), bijlage B, A.D.R.; artikel 6 van het K.B. van 5 november 1982 en artikel 7 van het K.B. van 26 maart 1993. Een afzonderlijke geldigheidsduur is bepaald voor de voorlopige vakbekwaamheidscertificaten van het K.B. van 26 maart 1993.

⁵⁰⁵. Rn. 10.315 (5), bijlage B, A.D.R.

⁵⁰⁶. Artikel 5 van het K.B. van 5 november 1982 en artikel 6 van het K.B. van 26 maart 1993. Indien de houder na de afgifte van het duplicaat opnieuw in het bezit komt van het gestolen of verloren document, dient hij dit onmiddellijk terug te geven aan de bevoegde overheid (artikel 5 § 3, lid 2 van het K.B. van 1982 en artikel 6 § 3, lid 2 van het K.B. van 26 maart 1993).

⁵⁰⁷. Artikel 4 § 3 van het A.D.R.-verdrag en Rns. 2010, bijlage A en 10.602, bijlage B, A.D.R. (internationaal transport); artikel 2 § 2 en Rn. N10.602, bijlage 1 van het K.B. van 16 september 1991 (nationaal transport) Zie supra § 1. Overzicht van wetgeving en reglementering en haar toepassingsgebied.

⁵⁰⁸. Rn. 10.381, (1), b), bijlage B, A.D.R. (ingevoegd door de A.D.R.-wijzigingen van 1 januari 1990 - internationaal transport; zie GEYSELS, E., "1990: ADR in een nieuw kleedje", Transpo 2001, 1990, nr. 1, p. 11); Rn. N10.381 (1), b) van bijlage 1 bij het K.B. van 16 september 1991 (nationaal transport; een vereiste die niet werd gesteld in het vorige A.D.R.-besluit, het K.B. van 13 januari 1986). Rn. 10.381, (1), b) komt voor in afdeling 3 "Algemene dienstvoorschriften" van deel I van bijlage B, A.D.R.

(5) *Het vervoermiddel*a) Signalisatie en etikettering (Rn. 10.500, bijl. B)⁵⁰⁹

Om zoveel mogelijk informatie te verstrekken aangaande de soort van het vervoerde gevaarlijk produkt, van de aard van het gevaar en de mogelijke risico's, schrijft de A.D.R.-reglementering een specifieke signalisatie en etikettering van de transporteenheid voor.

Ten eerste moeten de transporteenheden (zowel de tankwagens als de andere voertuigen⁵¹⁰), die gevaarlijke goederen vervoeren opgenomen in het A.D.R., voorzien zijn van een **A.D.R.-signalisatie**, die bestaat uit oranje reflecterende waarschuwingsschilden, aan te brengen op een goed zichtbare wijze op de voor- en achterzijde van de transporteenheid⁵¹¹.

Deze primaire A.D.R.-signalisatie dient vervolgens in een belangrijke hypothese (gebaseerd op het dubbel criterium van de aard van de transporteenheid en de aard van het gevaarlijk produkt) aangevuld te worden met een zijdelingse signalisatie van het voertuig. Indien namelijk gevaarlijke goederen opgesomd in de tabellen van aanhangsel B.5 van het A.D.R. vervoerd worden in tankvoertuigen (ongeacht de inhoud van de tanks) of in andere transporteenheden met één of meerdere tanks (afneembare tanks, tankbatterijen en laadketels) met een inhoud van meer dan 3000 liter (per afzonderlijke tank), moeten op de zijkanten van elke tank (of van elk tankcompartiment) bijkomende oranje schilden voorkomen met een verplichte vermelding van welbepaalde identificatienummers⁵¹². Het bovenste gedeelte

⁵⁰⁹. Onderdeel van afdeling 5 "Speciale voorschriften voor onderweg" van deel I van bijlage B, A.D.R.

⁵¹⁰. M.a.w. ook voertuigen die gevaarlijke goederen in colli vervoeren.

⁵¹¹. Rn. 10.500 (1), bijlage B, A.D.R.; dit randnummer preciseert tevens de technische kenmerken van de schilden. Deze A.D.R.-signalisatie is vereist van zodra één van de vervoerde stoffen (bv. in één tank) gevaarlijk is.

⁵¹². Rn. 10.500 (2), bijlage B, A.D.R. Deze indentificatienummers zijn terug te vinden in de tabellen I en II van aanhangsel B.5 A.D.R. (Rn. 250.000 (3), bijlage B, A.D.R.).

Op de voertuigen moeten zodoende geen oranje schilden met codenummers voorkomen in geval van vervoer van gevaarlijke goederen:

- in colli;
- in afneembare tanks of laadketels met een inhoud van ten hoogste 3.000 liter;
- in tanks met een inhoud van meer dan 3.000 liter van een produkt dat niet vermeld is in de tabellen van aanhangsel B.5 A.D.R.

Op de voor- en achterzijde van deze voertuigen moeten enkel de "lege"

van het schild moet het identificatienummer van het gevaar⁵¹³ aangeven, terwijl het identificatienummer van het produkt⁵¹⁴ moet voorkomen op het onderste deel⁵¹⁵. Indien de tanktransporteenheid (vaste of afneembare tanks) echter slechts één van de stoffen opgesomd in aanhangsel B.5 vervoert, is de zijdelingse signalisatie niet vereist op voorwaarde dat de identificatienummers vermeld worden op de oranje schilden op de voor- en achterzijde van het voertuig⁵¹⁶.

Behalve de signalisatie met de oranje schilden, is tevens een **A.D.R.-etikettering** vereist voor de voertuigen met vaste of afneembare

A.D.R.-schilden geplaatst worden.

De gevaarlijke goederen behorende tot de gevaarsklasse 3, 6.1, 8 en 9, zijn steeds opgenomen in de tabellen I en II van aanhangsel B.5.

⁵¹³. De betekenis van de gevaars-identificatienummers is omschreven in Rn. 250.000 (1) en (2), bijlage B, A.D.R.

* Het identificatienummer bestaat uit 2 of 3 cijfers; het eerste cijfer duidt het primair of hoofdgevaar aan, het tweede en derde het secundair of nevengevaar. Ze zijn gebaseerd op de indeling in de gevaarsklassen.

Bv. "3" als eerste cijfer van het gevaarsnummer duidt op een brandbare vloeistof of "8" als tweede cijfer op het nevengevaar van corrosiviteit.

* Een vermelding van twee dezelfde cijfers duidt op een toename van het gevaar (het hoofd- of nevengevaar al naargelang de eerste twee cijfers of het tweede en derde cijfer dezelfde zijn).

Bv. "33" of "88" als twee eerste cijfers betekent respectievelijk een zeer brandbare vloeistof of een sterk corrosieve stof.

Bepaalde cijfercombinaties hebben evenwel een speciale betekenis.

* Het cijfer "0" als tweede of derde cijfer houdt in dat het gevaar op afdoende wijze met één enkel cijfer kan weergegeven worden en er aldus geen nevengevaar bestaat.

Bv. "30" staat voor een brandbare vloeistof.

* Als het identificatienummer van het gevaar wordt voorafgegaan door de letter "X", betekent dit dat de stof op een gevaarlijke wijze met water reageert.

* Bv. Het codenummer "X338" geeft aan dat het gaat om een zeer brandbare vloeistof met corrosiviteit als nevengevaar, die met water op een zeer gevaarlijke wijze reageert.

⁵¹⁴. Het produkt-identificatienummer (4 cijfers) bestaat uit het door de U.N.O. toegekend volgnummer voor een welbepaald produkt.

Bv. het identificatienummer voor benzine: 1203.

⁵¹⁵. Rn. 10.500 (5), bijlage B, A.D.R., met bijkomende specificatie, o.m. de afmeting van de identificatienummers en de vereiste dat ze onuitwisbaar zijn en leesbaar blijven na een brand van 15 minuten.

⁵¹⁶. Rn. 10.500 (4), bijlage B, A.D.R. Raadpleeg voor verschillende visuele voorbeelden van een A.D.R.-signalisatie: RENARD, Cl. en WAERZEGGERS, R., O.C., 79-83.

Bij vervoer in laadketels mogen de zijdelingse oranje schilden tevens vervangen worden door een zelfklever, een schildering of elk ander gelijkwaardig procédé op voorwaarde dat het gebruikte materiaal weerbestendig is en een duurzame signalisatie waarborgt (zie Rn. 10.500 (3), bijlage B).

tanks; op de beide zijanten en de achterkant van deze voertuigen moeten namelijk gevaarsetiketten aangebracht worden die het gevaar weergeven verbonden aan de vervoerde stof^{517 518}. In geval van vervoer van gevaarlijke goederen in laadketels en tankbatterijen moeten de gevaarsetiketten voorkomen op de zijwanden van deze houders; indien de etiketten echter niet zichtbaar zijn aan de buitenkant van het voertuig, is een identieke A.D.R.-etikettering vereist op de zijanten en de achterkant van het voertuig⁵¹⁹. De afzender is verantwoordelijk voor het aanbrengen van de A.D.R.-etikettering⁵²⁰.

Deze signalisatie- en etiketteringsvoorschriften zijn eveneens van toepassing wanneer de gevaarlijke goederen zijn gelost, doch de tanks nog niet gereinigd en ontgast zijn; in geval van reiniging en ontgassing mogen

⁵¹⁷. Rn. 10.500 (6), bijlage B, A.D.R.

⁵¹⁸. Per gevaarsklasse bestaat er een afzonderlijk gevaarsetiket (in de vorm van een op de punt geplaatst vierkant). In algemene zin wordt de betekenis van de gevaarsetiketten omschreven in aanhangsel A.9 (Rns. 3900-3903) van het A.D.R. De inscripties op de gevaarsetiketten dienen op een goed leesbare en onuitwisbare wijze aangebracht te worden (Rn. 3900 (4), bijlage A, A.D.R.).

Bv. voor vervoer van brandbare vloeistoffen: gevaarsetiket nr. 3 (een zwarte of witte vlam op een rode achtergrond).

Het specifieke gevaarsetiket (of etiketten) voor het voertuig wordt per vervoerde stof voorgeschreven in deel II van bijlage B (de randnummers eindigend op 500), zijnde de speciale voorschriften per afzonderlijke gevaarsklasse, alsmede in de tabellen van aanhangsel B.5 (kolom e). De aanduidingen in de randnummers hebben voorrang op deze in de tabellen (Opmerking 2 onder Rn. 250.000 (3), Aanhangsel B.5, A.D.R.).

Bv. voor het vervoeren van benzine: gevaarsetiket nr. 3 (Rn. 31.500, bijlage B, A.D.R. en tabel I onder Rn. 250.000 (3), Aanhangsel B.5, A.D.R.). Behoudens de voertuigen dienen ook de colli voorzien te zijn van een A.D.R.-gevaarsetikettering die geregeld wordt in de voorschriften van deel II van bijlage A van het A.D.R. (zie supra C. De wijze van vervoer). Voor het vervoer van gevaarlijke goederen in colli en laadkisten zijn tevens bepaalde *behandelingsetiketten* voorgeschreven (zie Rn. 3902 en de voorschriften uit deel II van bijlage A van het A.D.R.; tevens supra). De etikettering van colli en laadkisten geschiedt onder verantwoordelijkheid van de verzender (Rn. 3901 (3), Aanhangsel A.9, A.D.R.).

⁵¹⁹. Rn. 10.130 (1), bijlage B, A.D.R. (dit specifieke randnummer behoort tot afdeling 1 "Wijze waarop de goederen worden vervoerd" van deel I van bijlage B). Het specifieke gevaarsetiket voor een welbepaalde stof wordt per gevaarsklasse voorgeschreven in de randnummers (eindigend op 130) van deel II van bijlage B.

⁵²⁰. Rn. 3901 (3), Aanhangsel A.9 bij bijlage A, A.D.R. Alsmede de fabrikant of de handelaar indien de goederen bij hen zelf geladen worden (zie de gelijkschakeling in artikel 3, lid 2 van het K.B. van 16 september 1991).

de oranje schilden en de gevaarsetiketten niet meer zichtbaar zijn⁵²¹.

b) Technische vereisten (Bijlage B, inclusief de aanhangsels)

Behoudens het beantwoorden aan de algemene technische vereisten - hoofdzakelijk vastgelegd in het K.B. van 15 maart 1968, zijnde het basisreglement inzake de technische reglementering-, moet een voertuig dat gevaarlijke goederen vervoert tevens voldoen aan uitgebreide technische voorschriften uit de A.D.R.-reglementering, opgenomen in bijlage B van het A.D.R.⁵²², alsmede in de bijlagen 1 tot 4 bij het K.B. van 16 september 1991.

Een met gevaarlijke stoffen geladen transporteenheid mag in geen geval meer dan één aanhangwagen of oplegger omvatten⁵²³. In deel II van bijlage B wordt voor bepaalde gevaarsklassen het voertuigtype gepreciseerd (bv. een gesloten voertuig of een voertuig uitgerust met een dekzeil)⁵²⁴ dat moet gebruikt worden voor het vervoer van welbepaalde gevaarlijke goederen⁵²⁵. Het vervoer in colli waarvan de verpakkingen samengesteld zijn uit materialen die gevoelig zijn aan vochtigheid, moet steeds worden verricht met gesloten voertuigen of met voertuigen met een dekzeil⁵²⁶. Algemeen dienen de voertuigen -voor zowel vervoer in colli als in tanks- te voldoen aan

⁵²¹. Rn. 10.500 (7) en (8), bijlage B, A.D.R.; zie voor de laadketels en tankbatterijen: Rn. 10.130 (2), bijlage B, A.D.R.

⁵²². In algemene zin in deel I (Rns. 10.204 - 10.283) alsmede in de aanhangsels van bijlage B en per gevaarsklasse in deel II van bijlage B. De voorschriften behoren tot de afdeling 2 "Speciale voorschriften waaraan de voertuigen en hun uitrusting moeten voldoen" van bijlage B, A.D.R.

⁵²³. Rn. 10.204 (1), bijlage B, A.D.R.

⁵²⁴. Een voertuig waarvan de carrosserie een afsluitbare kist omvat is een gesloten voertuig; een voertuig met een dekzeil wordt omschreven als een open voertuig (zijnde een voertuig waarvan de laadbak geen opbouw heeft of dat slechts voorzien is van schotten aan de zijkanten en van een achterluik) voorzien van een dekzeil om de lading te beschermen (Rn. 10.014, (1), bijlage B, A.D.R.).

⁵²⁵. Rn. 10.204, bijlage B, A.D.R. Zie bv. voor het vervoer van goederen uit gevaarsklasse 1: Rn. 11.204, bijlage B, A.D.R. (drie types van voertuigen) of uit de gevaarsklasse 4.3: 43.204, bijlage B, A.D.R. (gesloten voertuig of voertuig met dekzeil; dezelfde vereiste voor bepaalde goederen uit bv. de gevaarsklassen 4.1 en 4.2, zie Rns. 41.204 en 42.204, bijlage B, A.D.R.).

⁵²⁶. Rn. 10.204 (3), bijlage B, A.D.R.

welbepaalde vereisten inzake bescherming van hun zij- en achterkanten⁵²⁷. De speciale technische vereisten aangaande o.m. de constructie, uitrusting, goedkeuring, beproevingen, merktekens en de dienst van de voertuigen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in vaste en afneembare tanks, tankbatterijen en laadketels komen voor in aanhangsel B.1 van het A.D.R.⁵²⁸; deze voorschriften illustreren zeer duidelijk het complex en hooggespecialiseerd karakter van de A.D.R.-reglementering.

De verplichte algemene A.D.R.-veiligheidsuitrusting van de voertuigen bestaat o.m. uit verschillende brandblusapparaten⁵²⁹, de elektrische uitrusting⁵³⁰, een gereedschappentas voor noodreparaties, minstens één stopblok per voertuig en twee onafhankelijk van de elektrische uitrusting werkende oranje lampen⁵³¹. Het nieuwe Belgisch A.D.R.-besluit voorziet voor nationaal en internationaal transport in een uitbreiding van deze veiligheidsuitrusting met een volledig aansluitende veiligheidsbril, handschoenen

⁵²⁷. Raadpleeg Rn. 10.220, bijlage B, A.D.R. en Rns. IN10.204 (4) en (5) en IN10.220 (1) en (2), bijlage 1, K.B. van 16 september 1991.

⁵²⁸. Opmerkingen voorafgaand aan Rn. 10.220, bijlage B, A.D.R. Aanhangsel B.1 van het A.D.R. is onderverdeeld in:

- B.1 a: vaste tanks (tankwagens), afneembare tanks en tankbatterijen;
- B.1 b: laadketels;
- B.1 c: vaste en afneembare tanks van gewapende kunststof;
- B.1 d: voorschriften voor de materialen en de vervaardiging van vaste tanks, afneembare tanks en houders van laadketels voor het vervoer van diepgekoelde vloeibaar gemaakte gassen van gevaarsklasse 2.

Raadpleeg voor een overzicht van aanhangsel B.1.: LAMY Transport, T.3, "Marchandises dangereuses", 1991, nrs. 2742-2748 (algemeen) en nrs. 2754-2818 (aanhangsel B.1 a).

Deze bepalingen van Aanhangsel B.1. moeten bijkomend aangevuld worden met de voorschriften uit de bijlagen 2 tot 4 bij het K.B. van 16 september 1991.

⁵²⁹. Algemene bepaling: Rn. 10.240, bijlage B, A.D.R.; zie tevens artikel 70 § 1 van het technisch reglement, het K.B. van 15 maart 1968. De bemanning van het voertuig moet weten hoe de brandblusapparaten moeten gebruikt worden (Rn. 10.340, bijlage B, A.D.R.; randnummer uit afdeling 3 "Algemene dienstvoorschriften").

⁵³⁰. Rn. 10.251 (toepassingsgebied), bijlage B en Aanhangsel B.2 (technische voorschriften), A.D.R.; Rns. IN10.251 en N10.251 (toepassingsgebied) van bijlage 1 bij het K.B. van 16 september 1991.

⁵³¹. Rn. 10.260, a), b) en c), bijlage B, A.D.R. De oranje lampen moeten gebruikt worden wanneer men het voertuig 's nachts of bij slechte zichtbaarheid stationeert en de verlichtingsinstallatie van het voertuig niet werkt (Rn. 10.505, bijlage B, A.D.R.; zie ook infra (6) Diverse veiligheidsvoorschriften tijdens het vervoer en tijdens het laden en lossen d) Stationering van het voertuig).

uit gepast materiaal en een oogspoelfles met zuiver water⁵³². Voor bepaalde stoffen uit sommige gevaarsklassen vereisen de voorschriften van deel II van bijlage B een aanvullende en speciale veiligheidsuitrusting⁵³³.

c) Technische controle (Rn. 10.282, bijl. B)

Behoudens de normale halfjaarlijkse technische controle⁵³⁴, moeten de tankvoertuigen, voertuigen voor afneembare tanks, tankbatterijen en laadketels (met een volume van meer dan 3000 liter) en andere voertuigen - voor zover geëist door bijlage B van het A.D.R.- in hun land van inschrijving een jaarlijkse technische controle ondergaan om na te gaan of deze voertuigen voldoen aan de voorschriften van bijlage B en haar aanhangsels, alsmede aan de algemene veiligheidsvoorschriften opgelegd door de reglementering van het land van herkomst⁵³⁵. In België wordt deze technische A.D.R.-controle uitgevoerd door de erkende instellingen voor automobielininspectie en door het bestuur van het vervoer van het ministerie van verkeerswezen⁵³⁶. In geval van een positieve keuring wordt een A.D.R.-keuringsdocument voor het voertuig afgeleverd dat zich aan boord van het voertuig moet bevinden⁵³⁷.

⁵³². Rn. IN10.260, d), bijlage 1 bij het K.B. van 16 september 1991. Dit randnummer preciseert dat de vervoerder deze uitrusting moet leveren.

⁵³³. Bv. voor gevaarsklasse 2 (Rn. 21.620, bijlage B: gasmaskers) of voor gevaarsklasse 6.1 (Rn. 61.260, bijlage B: draagbare koffer met o.m. handschoenen, laarzen, gasmaskers, ..., die zich moet bevinden in de bestuurscabine op een plaats gemakkelijk vindbaar voor de hulpploeg).

⁵³⁴. Zie artikel 23 § 2, 4 b° van het K.B. van 15 maart 1968, met als strafrechtsgrond artikel 4 van de bijzondere strafwet van 21 juni 1985.

⁵³⁵. Rns. 10.282 (1) en 10.283, bijlage B, A.D.R. (uit afdeling 2 "Speciale voorschriften waaraan de voertuigen en hun uitrusting moeten voldoen"). Indien deze voertuigen aanhangwagens of opleggers zijn, geldt de verplichting tot A.D.R.-keuring eveneens voor de trekkers.

⁵³⁶. Artikel 5 § 3 van het K.B. van 16 september 1991.

⁵³⁷. Zie supra (4) De boorddocumenten, d) Het A.D.R.-keuringsdocument.

(6) *Diverse veiligheidsvoorschriften tijdens het vervoer en tijdens het laden en lossen*

Bijlage B van het A.D.R. bevat tevens verschillende gebods- en verbodsbepalingen die betrekking hebben op de gedragingen tijdens de laad- en losoperaties en gedurende de vervoersactiviteit⁵³⁸; onderstaand geven we een schematisch overzicht van een aantal van de algemene bepalingen.

	<u>Randnr.</u>
a) <u>Bemanning</u>	
* verbod personen te vervoeren die niet tot de bemanning behoren	10.325
* indien bijrijder verplicht is ⁵³⁹ , moet deze de bestuurder kunnen aflossen	10.311
b) <u>Rookverbod</u>	10.374
* tijdens de behandeling van de colli, in de nabijheid van te behandelen colli en van stilstaande voertuigen en in de voertuigen zelf	
* verplichte pictogram met rookverbod duidelijk zichtbaar in voertuigcabine ⁵⁴⁰	
c) <u>Bewaking van het voertuig</u>	10.321
* verplichte bewaking van de transporteenheid met gevaarlijke goederen vanaf een bepaalde hoeveelheid ⁵⁴¹	

⁵³⁸. Deze veiligheidsbepalingen (met een algemene draagwijdte) zijn ondergebracht in afdeling 3 ("algemene dienstvoorschriften" - met name de voorschriften 1-2-3-7), afdeling 4 ("bijzondere voorschriften voor het laden, het lossen en de behandeling" - met name de voorschriften 5-6-8) en afdeling 5 ("speciale voorschriften voor onderweg" - met name het voorschrift 4) van deel I van bijlage B.

In dezelfde structuur bevat deel II van bijlage B per gevaarsklasse preciseringen van één of meerdere algemene veiligheidsvoorschriften en desgevallend tevens aanvullende en speciale veiligheidsvoorschriften, bv. aan gaande het oponthoud van beperkte duur voor dienstverrichtingen, zie o.m. de Rns. 21.509 (klasse 2), 52.509 (klasse 5.2) en 61.509 (klasse 6.1).

⁵³⁹. Bv. in geval van goederen behorende tot de gevaarsklasse 1 (Rn. 11.311, bijlage B, A.D.R.); zie voor het vervoer van explosieve stoffen (nationale wetgeving) tevens infra B, (3) a) Administratieve vervoervoorwaarden (een beëdigd begeleider als transportleider).

⁵⁴⁰. Rn. IN10.374, bijlage 1 bij het K.B. van 16 september 1991.

⁵⁴¹. In de bepalingen van deel II van bijlage B van het A.D.R. worden

- * zonder toezicht: stationering enkel mogelijk:
afgezonderd, in open lucht en in een veilig depot of
op een veilig fabrieksterrein;

indien niet mogelijk, stationering enkel toegelaten
afgezonderd en op de volgende plaatsen⁵⁴²:

- parkeerterrein, bewaakt door een aangestelde, inge-
licht over de aard van de lading en de plaats waar
de bestuurder zich bevindt;
 - openbaar of privaat parkeerterrein, vermoedelijk
zonder risico op beschadiging door andere voertuigen;
 - geschikte vrije ruimte, op afstand van grote openbare
wegen en bewoonde plaatsen en normaal niet dienende
als doorgangs- of verzamelplaats voor het publiek.
- * goederen uit gevaarsklasse 1, 5.2 en 7: verplichting van
bewaking én van stationering op hogervernoemde plaatsen⁵⁴³

d) Stationering van het voertuig

- * algemeen: verplichte vastzetting van de handrem 10.503
- * 's nachts of bij slechte zichtbaarheid en zonder 10.505
werking van de verlichtingsinstallatie:
plaatsing van de oranje lampen⁵⁴⁴ op de weg (één 10 m.
voor en één 10 m. achter het voertuig)
- * van voertuig met bijzonder gevaar⁵⁴⁵ ten gevolge van 10.507
stoffen in stilstaand voertuig, zonder spoedige
uitschakeling van gevaar door bemanning:
onmiddellijke waarschuwing van bevoegde overheid

e) Verplichte reiniging van het voertuig 10.415

- * na vervoer van verpakte gevaarlijke goederen zo
spoedig mogelijk en in elk geval vóór een nieuwe
lading, in geval van beschadiging van de verpakking
- * na vervoer van losgestorte gevaarlijke goederen
vóór een nieuwe lading, tenzij de nieuwe lading
bestaat uit dezelfde stof

de minimale hoeveelheden van goederen per gevaarsklasse aangeduid.
Bv. voor brandbare vloeistoffen: Rn. 31.321, bijlage B, A.D.R.

⁵⁴². Na het nemen van de passende veiligheidsmaatregelen; tweede of
derde lokaliteit slechts toegelaten indien voorgaande niet beschikbaar is.

⁵⁴³. Zie de Rns. 11.321 (gevaarsklasse 1); 52.321 (bepaalde goederen
uit gevaarsklasse 5.2) en 71.321 (gevaarsklasse 7), bijlage B, A.D.R.

⁵⁴⁴. Zie supra (5) Het vervoermiddel, b) Technische vereisten.

⁵⁴⁵. Als voorbeeld vermeldt Rn. 10.507 het op de weg lekken van stoffen
die voor voetgangers, dieren of voertuigen gevaarlijk zijn.

f) Draaien van de motor

10.431

- * afzetten van de motor verplicht gedurende het laden en lossen, behalve indien:
 - de motor pompen of andere mechanische hulpmiddelen voor het laden en lossen van het voertuig aandrijft én
 - de wetsbepalingen van het land waar het voertuig zich bevindt, dit gebruik toelaten

g) Draagbare verlichtingsapparaten

10.353

- * verbod een voertuig binnen te gaan met verlichtingsapparaten met een vlam of metalen oppervlak dat vonken kan veroorzaken

h) Stuwage en behandeling van de colli

10.414

- * behoorlijke stuwage en vastzetting van de verschillende delen van de lading zodat verplaatsing niet mogelijk is
- * verplichte scheiding tussen colli met gevaarlijke goederen en andere colli
- * verbod een voorwerp op een breekbaar collo te plaatsen
- * verbod een collo tijdens het vervoer te openen voor het bij het vervoer betrokken personeel

(7) *Vrijstellingen*

Het vervoer van gevaarlijke goederen kan onder welbepaalde voorwaarden (per essentie een zeer beperkte hoeveelheid) vrijgesteld worden van de gehele ADR-reglementering (zowel bijlage A als B) of van bepaalde gedeelten ervan.

Indien sommige gevaarlijke goederen voldoen aan welbepaalde voorwaarden inzake massa en verpakking, is het vervoer ervan niet onderworpen aan de A.D.R.-voorschriften van de bijlagen A en B. De voorwaarden voor een dergelijke gehele A.D.R.-vrijstelling worden per gevaarsklasse gepreciseerd in de voorschriften van bijlage A⁵⁴⁶. Vervolgens zijn bepaalde voorschriften

⁵⁴⁶. Raadpleeg in bijlage A: Rn. 2201a (gevaarsklasse 2), Rn. 2301a (gevaarsklasse 3), Rn. 2401a (gevaarsklasse 4.1), Rn. 2431a (gevaarsklasse 4.2), Rn. 2471a (gevaarsklasse 4.3), Rn. 2501a (gevaarsklasse 5.1), 2601a (gevaarsklasse 6.1), 2801a (gevaarsklasse 8) en 2901a (gevaarsklasse 9).
 Bv. voor benzine (gevaarsklasse 3, Rn. 2301a): maximum van 3 liter per binnenverpakking en van 6 liter per collo en naleving van bepaalde verpak-

uit bijlage B⁵⁴⁷ niet van toepassing, wanneer de gevaarlijke goederen in colli vervoerd worden en éénzelfde transporteenheid de maximale hoeveelheid niet overschrijdt, die aangegeven is in de tabellen van Rn. 10.011, bijlage B, A.D.R.⁵⁴⁸ In geval van vervoer met zulke gedeeltelijke A.D.R.-vrijstelling, moet dit vermeld worden in het vervoerdocument⁵⁴⁹. Tevens zijn overeenkomstig Rn. 10.013 (2), bijlage B, A.D.R. afwijkingen van de bepalingen van bijlage B toegestaan voor dringende transporten die uitgevoerd worden om mensenlevens te redden.

(8) *Uitbreiding van (strafrechtelijke) verantwoordelijkheid*

Het K.B. van 16 september 1991 verruimt de verantwoordelijkheid van bepaalde participanten in het transportproces door deze te verplichten voorschriften na te leven die overeenkomstig de hoger besproken A.D.R.-

kingsvoorwaarden opgelegd door de Rn's. 3538 en 3500 (1) en (2), alsmede (5) t/m (7). De gevaarsklasse 1 kent geen gehele A.D.R.-vrijstelling. In Rn. 10.010, bijlage B, A.D.R. wordt herhaald dat de transporten die beantwoorden aan de hoger geciteerde randnummers uit bijlage A tevens vrijgesteld zijn van de voorschriften van bijlage B.

⁵⁴⁷. Met name de voorschriften betreffende de schriftelijke instructies, de voertuigen (bv. type van voertuigen en A.D.R.-keuring) en hun uitrusting (bv. brandblusmiddelen of elektrische uitrusting), de bemanning en bewaking van het voertuig, de opleiding van de bestuurders, het vervoer van reizigers, de laad- en losplaats en de speciale voorschriften voor onderweg (signalisatie, etikettering en stationering van de voertuigen); zie de lijst van voorschriften die vallen onder de gedeeltelijke vrijstelling in Rn. 10.011, bijlage B, A.D.R. De voorschriften uit bijlage A van het A.D.R. blijven volledig toepasselijk.

⁵⁴⁸. Bv. Lading aan boord van een transporteenheid die enkel bestaat uit benzine (A.D.R.-classificatie: klasse 3, 3°b): 333 kg als hoogst toegelaten massa. Opmerking 1 bij Rn. 10.011, bijlage B, A.D.R. bepaalt de berekening van de toegelaten maxima wanneer verschillende gevaarlijke stoffen vervoerd worden.

Voor de toepassing van de gedeeltelijke vrijstellingen uit Rn. 10.011, wordt geen rekening gehouden met de vloeistoffen of gassen die zich in de normale vaste houders van de transportmiddelen bevinden en die dienen voor hun aandrijving, voor de werking van hun speciale uitrustingen (bv. de koelinrichtingen) of voor hun beveiliging (Rn. 10.011 - Opmerking 2, bijlage B, A.D.R.).

⁵⁴⁹. Rn. 10.012, bijlage B, A.D.R. (de vermelding moet luiden: "Vervoer waarbij de in randnummer 10.011 voorgeschreven vrijstellingsgrenzen niet worden overschreden").

voorschriften in beginsel behoren tot de opdracht en verantwoordelijkheid van andere transportdeelnemer⁵⁵⁰.

De **verzender** heeft als voornaamste verplichtingen⁵⁵¹:

- (1) het classificeren van de gevaarlijke goederen
- (2) het mededelen aan de vervoerder van de vermeldingen die in het vervoerdocument moeten voorkomen;
- (3) het opstellen van een verklaring van toelating van de aangeboden stof tot vervoer over de weg;
- (4) het opstellen en aan de vervoerder overhandigen van de schriftelijke instructies of veiligheidskaarten;
- (5) het verpakken van de goederen en etiketteren van de colli en de laadkisten.

Wanneer nu de gevaarlijke goederen bij de fabrikant of bij de handelaar zelf worden geladen, moet deze luidens artikel 3, lid 2 van het K.B. van 16 september 1991 eveneens de voor de verzender geldende voorschriften naleven uit de randnummers 2002 (vermeldingen in het vervoerdocument en toelating tot het transport), 3901 (gevaarsetikettering) en 10.385 (schriftelijke instructies) van het A.D.R.⁵⁵² Ingevolge de uitdrukkelijke personele uitbreiding van het toepassingsgebied van deze welbepaalde A.D.R.-voorschriften in de strafrechtelijk gehandhaafde Belgische wetgeving, wordt voor de naleving ervan de **verlader-fabrikant** of de **verlader-handelaar** gelijkgesteld met de verzender en zal het overtreden van de aangehaalde normen door deze transportparticipatant kunnen leiden tot een (verruimde) strafrechtelijke verantwoordelijkheid in de hoedanigheid van dader van het transportmisdrijf.

De **vervoerder** moet voornamelijk instaan voor⁵⁵³:

- (1) de A.D.R.-opleiding van de bestuurder van het voertuig;
- (2) de aanwezigheid van de vereiste boorddocumenten in de transport-

⁵⁵⁰. Hierbij weze herhaald dat de voorschriften van het K.B. van 16 september 1991 niet gelden voor het wegvervoer van explosieve en radioactieve stoffen (zie artikel 1, 4° van het K.B. en tevens supra § 1 en infra B en C).

⁵⁵¹. Cf. DE BOUVER, Y., l.c., 45-54; DE VOS, J., o.c., 1992, 119-120, LAMY Transport, T.3, "Marchandises dangereuses", 1991, nrs. 3267-3275; VANDENBERGEN, E., l.c., 151-152.

⁵⁵². Een analoge bepaling kwam voor in de vorige A.D.R.-besluiten (zie artikel 7 § 2 van het K.B. van 15 maart 1976 en artikel 3 § 2 van het K.B. van 13 januari 1986).

⁵⁵³. Cf. DE BOUVER, Y., l.c., 54-55; DE VOS, J., o.c., 1992, 120-121; LAMY Transport, T.3, "Marchandises dangereuses", 1991, nrs. 3280-3288; VANDENBERGEN, E., l.c., 152-153.

eenheid;

(3) de signalisatie en etikettering van het voertuig;

(4) de technische uitrusting en technische controle van het voertuig;

(5) de veiligheidsmaatregelen tijdens het transport en desgevallend tijdens het laden en lossen;

(6) de verkeersreglementen inzake vervoer van gevaarlijke goederen.

Artikel 3, lid 1 van het K.B. van 16 september 1991 verbiedt nu niet enkel *het vervoeren*, doch tevens *het doen vervoeren*, *het laden* en *het doen laden* van gevaarlijke goederen op een voertuig dat niet voldoet aan de bepalingen van het besluit⁵⁵⁴. De A.D.R.-misdrijfomschrijving die betrekking heeft op het aangewende vervoermiddel, bevat aldus een zeer ruime objectieve delictsinhoud die vervuld kan worden door de gedraging van meerdere aan het vervoerproces deelnemende personen. Zo kunnen ook de **opdrachtgever**, de **verzender**, de **vervoercommissionair** en de **verlader** -buiten hun penale verantwoordelijkheid voor de gedragingen gesteld in het kader van hun specifieke hoedanigheid- op het strafrechtelijk vlak tevens verantwoordelijk worden gesteld, wanneer het vervoer van gevaarlijke goederen geschiedt met een voertuig dat niet beantwoordt aan de A.D.R.-reglementering (bijvoorbeeld inzake het A.D.R.-keuringsdocument, de technische uitrusting of de A.D.R.-signalisatie) en dit zonder beroep te moeten doen op de gemeenschappelijke regeling van de strafbare deelneming.

Een dergelijke uitbreiding van de "strafrechtelijke" verantwoordelijkheid in hoofde van de verschillende participanten in het transportproces veronderstelt uiteraard dat hun gedraging -in haar geheel bekeken- kan worden gekwalificeerd als een transport "misdrijf", wat noodzakelijkerwijze inhoudt dat behoudens het beantwoorden van de feitelijke gedraging aan de ruime objectieve delictsinhoud, tevens de andere constitutieve elementen van een misdrijf moeten gerealiseerd zijn, met name het element van de schuld en van de wederrechtelijkheid⁵⁵⁵.

⁵⁵⁴. Ook deze bepaling kwam reeds voor in de vorige A.D.R.-besluiten (zie artikel 7 § 1 van het K.B. van 15 maart 1976 en artikel 3 § 1 van het K.B. van 13 januari 1986).

⁵⁵⁵. Door de uitbreiding van de strafrechtelijke verantwoordelijkheid van de belangrijkste participanten (buiten vervoerder en bestuurder) aan de operatie van het wegtransport van gevaarlijke goederen in het algemeen A.D.R.-besluit van 1991, kunnen derhalve de gedragingen van deze personen beschouwd worden als afzonderlijke A.D.R.-misdrijven en dienen deze niet gekwalificeerd te worden als een vorm van strafbare deelneming aan een bij-

B. De voorschriften inzake het vervoer van explosieve stoffen

(1) Wetgeving en beginselen

Het internationaal vervoer van explosieve stoffen wordt als één van de gevaarlijke goederen gereguleerd door de voorschriften van het **A.D.R.-verdrag van 30 september 1957**. De hoger besproken algemene A.D.R.-voorschriften uit de bijlagen A en B van het A.D.R.-verdrag -bv. aangaande de wijze van vervoer, de boorddocumenten, het vervoermiddel of de veiligheidsvoorschriften tijdens het vervoer- gelden m.a.w. onverkort bij het verrichten van een dergelijke vervoerhandeling. Het voor de algemene A.D.R.-vervoerreglementering belangrijke **K.B. van 16 september 1991** is evenwel niet van toepassing op het vervoer van springstoffen; artikel 1, 4° van dit algemeen A.D.R.-besluit neemt dit type van gevaarlijke goederen als gedefinieerd in de A.D.R.-gevaarsklasse 1 (ontploffbare stoffen en voorwerpen) en in bepaalde onderverdelingen van de andere gevaarsklassen⁵⁵⁶, niet op in de omschrijving van het begrip "gevaarlijke stoffen"⁵⁵⁷. De voorschriften uit de bijlagen A en B van het A.D.R. dienen aldus voor de explosieve stoffen niet te worden aangevuld met de bepalingen uit het K.B. van

voorbeeld door de vervoerder en/of bestuurder gepleegd A.D.R.-hoofdmisdrijf.

Een dergelijke strafrechtelijke kwalificatie heeft ook (verruimende) gevolgen op de *inhoudelijke invulling van het vereiste schuldelement*. In tegenstelling tot de gemeenrechtelijke strafbare deelneming waarvoor steeds een opzet vereist is (DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., Handboek Belgisch Strafrecht, 1990, 334-335) zal voor de constitutie van het afzonderlijk A.D.R.-misdrijf in beginsel de onachtzaamheid (culpa) volstaan als schuldelement (zie infra hoofdstuk 3. Het moreel element van het transportmisdrijf). "Doen vervoeren" of "doen laden" impliceert zeker een opzet (wetens en willens) ten aanzien van deze materiële gedraging, doch betekent ons inziens nog niet dat het kennis-element uit de opzetvorm mede dient betrekking te hebben op de onregelmatige toestand van het A.D.R.-voertuig. In de hypothese van een deelneming zou hieromtrent geen discussie zijn en zou de strafbare deelnemer naar onze mening tevens effectief moeten weten dat het voertuig waarop men doet laden of dat men doet vervoeren niet beantwoordt aan de voorschriften van het algemeen A.D.R.-besluit van 1991.

⁵⁵⁶. Met name klasse 3, 8°, klasse 4.1 7°a, 13°b, 20° en 21°, klasse 5.1, 6° en klasse 5.2, 23°, 24° en 25°. De omschrijving van de stoffen behorende tot deze onderverdelingen komt voor in deel II, afdeling 1 van bijlage A, A.D.R.; het zijn o.m. de met water of alcohol bevochtigde ontploffbare stoffen en de stof ammoniumnitraat.

⁵⁵⁷. De springstoffen vielen ook buiten het toepassingsgebied van de vorige Belgische A.D.R.-besluiten (zie artikel 1 van het K.B. van 15 maart 1976 en van het K.B. van 13 januari 1986).

16 september 1991 en uit de 11 bijlagen bij dit besluit⁵⁵⁸.

De Belgische wetgever heeft evenwel krachtens de **Wet van 28 mei 1956 betreffende ontplofbare en voor de deflagratie vatbare stoffen en mengsels en de daarmee geladen tuigen**⁵⁵⁹ een eigen regeling inzake het vervoer van springstoffen uitgewerkt, die naast het A.D.R. geldt⁵⁶⁰ en die tevens toepasselijk is op het nationaal vervoer van dergelijke stoffen. Deze wet poneert als algemeen beginsel dat *de Koning in het belang van de openbare veiligheid het vervoeren van ontplofbare stoffen of voor deflagratie vatbare stoffen en mengsels en van daarmee geladen tuigen regelt en deze activiteit aan een vergunning kan onderwerpen* (artikel 1, lid 1)⁵⁶¹. Deze Wet van 28 mei 1956 werd zeer recent gedeeltelijk opgeheven voor het Brusselsche Hoofdstedelijk Gewest door de Ordonnantie van 30 juli 1992⁵⁶². De concrete uitwerking van deze principiële bepaling geschiedt in het **K.B. van 23 september 1958 houdende algemeen reglement betreffende het fabriceren, opslaan, onder zich houden, verkopen, vervoeren en gebruiken van**

⁵⁵⁸. Bij het consulteren van het inhoudelijk overzicht van de algemene A.D.R.-voorschriften (supra § 2, A.) dient men aldus voor de vervoerregeling van de explosieve stoffen geen rekening te houden met de aangehaalde uitvoerende en aanvullende bepalingen uit dit algemeen A.D.R.-besluit van 16 september 1991.

⁵⁵⁹. B.S., 9 juni 1956. Artikel 12 van deze wet voorziet in de opheffing van de vorige wet inzake explosieve stoffen, de Wet van 15 oktober 1881 (B.S., 29 oktober 1881), als herzien door de Wet van 22 mei 1886 (B.S., 1 juni 1886); raadpleeg aangaande deze vroegere wetgeving alsmede de uitvoeringsreglementering: Pand.B., Tw. "Produits et substances explosifs, inflammables", T. 81, p. 84-176 en Tw. "Substances explosives", T. 103, p. 120-194.

⁵⁶⁰. RUYPERS, H., "l.c.", Handboek goederentransport over de weg, 3.4/4.

⁵⁶¹. De tekst van artikel 1 bevat enkel het woord "vervoeren" zonder verdere aanduiding van de vervoermodus, waarmede de wetgever wenst aan te geven dat elke vervoerwijze moet gereguleerd worden (M.v.T., Gedr.St., Kamer, 1954-55, nr. 273/1, 1 - de vorige wetgeving regelde enkel het vervoer te land en te water, doch niet het luchtvervoer; zie ook: Verslag namens de commissie voor de economische zaken, Gedr.St., Kamer, 1955-56, nr. 273/2, 1).

De Koning heeft dezelfde bevoegdheid ter reglementering van het fabriceren, opslaan, te koop aanbieden, verkopen, afstaan, gebruiken, onder zich hebben en het dragen.

⁵⁶². Zie de Ordonnantie van 30 juli 1992 betreffende de milieuvergunning, B.S., 29 augustus 1992 (meerbepaald artikel 77, 4°; betreft het vergunningsstelsel voor de vestiging of exploitatie van terreinen bestemd voor de produktie of opslag van explosieve stoffen).

springstoffen⁵⁶³ (hierna het algemeen reglement van 1958 genoemd). De regeling aangaande het produkt "ammoniumnitraat" werd separaat uitgewerkt in het K.B. van 3 september 1958 houdende reglementering van het vervoer, de berging en de verkoop van ammoniumnitraat en van mengsels daarvan⁵⁶⁴.

(2) Indeling en erkenning van de springstoffen

Artikel 1 van het algemeen reglement van 1958 definieert het begrip "springstoffen" als produkten die geschikt zijn om wegens hun ontplofbare, deflagrerende (= vlamme verbranding) of pyrotechnische (= vuurwerk betreffende) eigenschappen gebruikt te worden⁵⁶⁵. Deze produkten worden in artikel 2 ingedeeld in drie klassen, klasse A: ontplofbare stoffen (subindeling in 6 categorieën), klasse B: munitie (subindeling in 6 categorieën) en klasse C: vuurwerk. Geen enkele springstof mag op enige manier ingevoerd of vervoerd worden, indien ze niet vooraf werd erkend en ingedeeld bij ministerieel besluit; deze erkenningsbesluiten kunnen ten alle tijden worden herroepen (artikel 3). Het is de dienst der springstoffen van het ministerie van economische zaken die de lijst van de erkende springstoffen, met opgave van de indeling en de wijze van verpakking onderhoudt en publiceert (artikel 4)⁵⁶⁶.

⁵⁶³. B.S., 22-23 december 1958. Gewijzigd bij K.B. van 7 januari 1966 (B.S., 13-1-1966), K.B. van 10 december 1969 (B.S., 17-1-1970), K.B. van 9 april 1976 (B.S., 29-4-1976) en K.B. van 4 augustus 1978 (B.S., 31-8-1978). Voor het Waalse gewest werd dit K.B. eveneens gewijzigd bij B.W.Ex., 18 juli 1991 (B.S., 8 oktober 1991; deze wijziging door de Waalse wetgeving heeft geen betrekking op de vervoerbepalingen uit het algemeen reglement van 1958).

⁵⁶⁴. B.S., 1 november 1958. Gewijzigd bij K.B. van 12 januari 1960 (B.S., 8-2-1960).

⁵⁶⁵. DE SWAEF, M., "Springstoffen", in Commentaar Strafrecht en Strafvordering, p. 2, nr. 2; VAN KEIRSBILCK, P., "Feest-, sein- en ontploffende vuurwerk", De politieofficier, 1983, nr. 7, 29. Raadpleeg voor een algemene omschrijving van de ontplofbare stoffen en voorwerpen in de A.D.R.-gevaarsklasse 1: Rn. 2100 (2), bijlage A, A.D.R.

⁵⁶⁶. Zie voor de basislijst met het schema ter omschrijving van de stof: M.B. van 3 november 1958, B.S., 24 december 1958.

(3) Vervoervoorschriften

Het algemeen reglement van 1958 omvat in hoofdstuk V een uitgebreide reglementering van het vervoer van springstoffen, onderverdeeld in enerzijds algemene bepalingen die gelden ongeacht de vervoermodus (afdeling I, de artikelen 69-93) en anderzijds speciale voorschriften voor het vervoer over de weg (vervoer per as genoemd - afdeling II, de artikelen 94-114), te water (afdeling III) en per spoor (afdeling IV). Andere voor het wegvervoer relevante materiële bepalingen komen onder meer voor in hoofdstuk XI aangaande de in- en doorvoer en in hoofdstuk XIII waarin het optreden in geval van een ongeval wordt vastgelegd. Hierna bespreken we zeer beknopt enkele algemene en speciale voorschriften uit het algemeen reglement die toepasselijk zijn op het wegvervoer van springstoffen⁵⁶⁷. Indien een algemeen vervoervoorschrift op bepaalde springstoffen niet toepasselijk is, wordt dit bij de bespreking van dit voorschrift vermeld. Het geheel van de speciale vervoervoorschriften aangaande het wegvervoer (hoofdstuk V, afdeling II - de artikelen 94-113) geldt overeenkomstig artikel 114 van het algemeen reglement niet voor springstoffen behorende tot klasse C (vuurwerk) en tot categorie 6 van klasse A (bevochtigde nitrocellulose met een stikstofgehalte van niet meer dan 12,6 %) en van klasse B (veiligheidsmunitie).

a) Administratieve vervoervoorwaarden

De vergunningsplicht. Het vervoer van springstoffen met uitzondering van vuurwerk (klasse C) en veiligheidsmunitie (categorie 6 van klasse B) mag slechts over de weg verricht worden op basis van een specifieke **vervoervergunning** per transport afgeleverd door de minister tot wiens bevoegdheid de dienst der springstoffen behoort of door het gedelegeerde hoofd van die dienst (artikel 72 - zijnde de minister van economische zaken)⁵⁶⁸. Deze vervoervergunning kan ten alle tijde herroepen worden (artikel 77; eveneens artikel 1, lid 2 van de Wet van 28 mei 1956). De administratieve vergun-

⁵⁶⁷. Raadpleeg voor een volledige bespreking van het algemeen reglement van 1958 (inclusief de algemene en speciale vervoerregeling) o.m.: BERKMOES, H., "Springstoffen", in POSTAL, Memorialis - Lexicon Strafrecht, Strafvordering en bijzondere wetten, S 100; LAVRIJSEN, L., o.c., 39-42 en 93-95.

⁵⁶⁸. LAVRIJSEN, L., o.c., 93. Bij toepassing van de A.D.R.-voorschriften moet de vervoervergunning in de transporteenheid aanwezig zijn (zie in algemene zin: Rn. 10.381 (2), d), bijlage B, A.D.R.).

ningsprocedure is beschreven in de artikelen 73, 74 en 76 van het algemeen reglement van 1958. De natuurlijke of rechtspersoon die in België geen verblijfplaats of zetel heeft, moet voor het bekomen van een vergunning een verantwoordelijke vertegenwoordiger hebben die in België verblijft en bij ministerieel besluit is aangenomen (artikel 5 van het algemeen reglement).

De meldingsplicht van de verzender. Bij bepaalde transporten (afhankelijk van kwantiteit en aard van het produkt) dient de verzender uiterlijk 24 uren vooraf verschillende tijdgegevens mede te delen aan diverse overheden en ambtenaren (artikel 78).

De vrachtbrief met verklaring van de verzender. Bij elk vervoer moet een vrachtbrief gevoegd zijn, die een door de verzender ondertekende verklaring bevat dat de vervoerde produkten overeenstemmen met de officieel erkende typen en dat ze overeenkomstig de desbetreffende ministeriële besluiten geconditioneerd en verpakt zijn (artikel 79)⁵⁶⁹.

Een beëdigd begeleider als transportleider. Ieder autovervoer van meer dan 300 kg. springstoffen moet vergezeld zijn van twee personen van ten minste 21 jaar (bestuurder inbegrepen) waarbij één van hen (de transportleider) een beëdigd begeleider moet zijn (artikel 84 en 107)^{570 571}. Deze transportleider die steeds in het bezit moet zijn van een uitgifte van de vervoervergunning en een exemplaar van het algemeen reglement, heeft als plicht te waken over de uitvoering van alle voorschriften van het algemeen reglement en alle voorzorgsmaatregelen te treffen die door de omstandigheden vereist zijn (artikel 85).

Een getuigschrift van geneeskundige controle. Behoudens uitzondering in de vervoervergunning moet iedere regelmatige of toevallige bestuurder van een autovoertuig voor vervoer van springstoffen in het bezit zijn van een door de minister van verkeerswezen afgeleverd getuigschrift van genees-

⁵⁶⁹. BERKMOES, H., l.c., S 100/15.

⁵⁷⁰. Een beëdigd begeleider is een persoon die vooraf door de dienst der springstoffen aangenomen is en de eed heeft afgelegd voor de vrederechter van het kanton van zijn woonplaats (artikel 84). De verplichting tot eedaflegging geldt niet voor onderdanen van het Groot-Hertogdom Luxemburg die in de hoedanigheid van transportleider ladingen springstoffen begeleiden in België (artikel 84, lid 2, als aangevuld door artikel 1 van het K.B. van 4 augustus 1978, B.S., 31 augustus 1978).

⁵⁷¹. In de A.D.R.-reglementering wordt voor het vervoer van goederen behorende tot gevaarsklasse 1 de aanwezigheid van een bijrijder in elke transporteenheid verplicht gesteld (met uitzondering voor konvoien); de aanwezigheid van een erkend aangestelde aan boord mag opgelegd worden indien de nationale reglementering dit voorschrijft (Rn. 11.311, bijlage B, A.D.R.).

kundige schifting en geneeskundig toezicht (artikel 108).

De aangifteplicht in geval van diefstal of ontvreemding. In geval van diefstal of ontvreemding van springstof moet de houder van de vervoervergunning of zijn vertegenwoordiger binnen de 24 uur na de vaststelling de plaatselijke politie en de procureur des Konings verwittigen (artikel 300).

b) Het voertuig

Door de dienst der springstoffen aangenomen voertuigen. Onverminderd de algemene reglementering op de voertuigen gebruikt voor het vervoer van zaken, mag het wegvervoer van springstoffen slechts geschieden met de door de dienst der springstoffen aangenomen voertuigen (artikel 94). Om te kunnen worden aangenomen stellen de artikelen 95-100 diverse constructievereisten voor de verschillende types van voertuigen.

Signalisatie.

- een bijzondere plaat op de rechterzijde van de wagenkast van elk aangenomen voertuig met vermelding van firmanaam, geoorloofde snelheid, chassisnummer, geoorloofde hoeveelheid springstoffen en een door de dienst der springstoffen bepaald volgnummer (artikel 94);
- een goed zichtbaar wit bord vooraan en achteraan van iedere transporteenheid met de vermelding "Springstoffen en "Explosifs". Voor internationale transporten mogen deze borden worden vervangen door de in het A.D.R.-verdrag voorgeschreven signalisatie⁵⁷² (artikel 104); deze A.D.R.-signalisatie wordt bijkomend door een besluit van de minister van economische zaken van 10 maart 1986 toegelaten voor iedere transporteenheid⁵⁷³.

Uitrusting. O.m. twee efficiënte draagbare blustoestellen van voldoende capaciteit (artikel 106), elektrische uitrusting (artikel 103) en een registrerende snelheidsmeter (artikel 110).

Beperking van de vervoerde hoeveelheden. Behalve de samenladingsverboden uit de artikelen 81 en 82, beperkt artikel 101 van het algemeen reglement per transporteenheid de vervoerde hoeveelheden springstoffen door de maximum netto massa (gewicht) van de ontplofbare stof aan te geven; een

⁵⁷². Raadpleeg Rn. 10.500, bijlage B, A.D.R. en supra Signalisatie en etikettering van het vervoermiddel (deel A. Algemene A.D.R.-voorschriften).

⁵⁷³. B.S., 3 april 1986; BERKMOES, H., l.c., S 100/17.

massa die aangepast wordt aan de voorschriften van het A.D.R.-verdrag⁵⁷⁴. Het brutogewicht van de lading mag tevens 90 % van het laadvermogen van het voertuig niet overschrijden (artikel 101)⁵⁷⁵.

c) Veiligheidsvoorschriften tijdens het transport en tijdens de laad- en losoperaties

Tijdens het transport.

* ieder autovervoer van meer dan 300 kg springstoffen moet vergezeld zijn van twee personen van ten minste 21 jaar, bestuurder inbegrepen (artikel 107)

* produkten van klasse A (uitgezonderd bevochtigde nitrocellulose) en van klasse B (uitgezonderd veiligheidsmunitie) mogen nooit onbewaakt blijven (artikel 83)

* stilstand van het voertuig (artikel 105):

- de handrem moet gespannen zijn
- het voertuig moet onder toezicht blijven van chauffeur, begeleider of bevoegd persoon
- verplichte waarschuwing van de plaatselijke politie in geval van stilstand van langere duur
- bijzondere signalisatie van het voertuig 's nachts of bij slechte zichtbaarheid

* tijdens de doortocht van de agglomeraties moeten de bestuurders de aanwijzingen van de plaatselijke politie opvolgen (artikel 109)

* snelheidsbeperkingen (artikel 110)

- autovoertuigen: max. 50 km/u
- gelede voertuigen en slepen: max. 40 km/u
- op autosnelwegen: max. 75 km/u
- binnen de agglomeraties: max. 30 km/u

de diagrams van de snelheidsmeter moeten door de verzender gedurende een maand bewaard worden

⁵⁷⁴. Zie het M.B. van 18 juli 1990 betreffende het vervoer van springstoffen over de weg - Beperking van de hoeveelheden per transporteenheid, B.S., 24 augustus 1990 (maximum netto massa van 15.000 kg). Raadpleeg voor de netto massa in geval van een niet-internationaal vervoer in de zin van het A.D.R. artikel 2 van het M.B. (15.000 kg of 10.000 kg).

De voorschriften inzake de beperking van de te vervoeren hoeveelheden komen in het A.D.R.-verdrag (voor de produkten van de gevaarsklasse 1) voor in Rn. 11.401, bijlage B, deel II, A.D.R. In geval van A.D.R.-vervoer van ontplofbare stoffen, moet de netto massa (in kg) van de ontplofbare stof als één van de identificatiegegevens vermeld worden in de vrachtbrief (Rn. 2110 (1), bijlage A, A.D.R.).

⁵⁷⁵. Alsmede artikel 1 van het M.B. van 18 juli 1990 (geciteerd in de vorige voetnoot).

- * onmiddellijke plicht tot melding van
 - elk geval van brand, ontvlaming of ontploffing aan de dienst der springstoffen (artikel 284 - per telegram)
 - elk ongeval aan de plaatselijke politie en aan de procureur des Konings (artikel 286)

Tijdens het laden en lossen.

- * verbod 's nachts springstoffen te laden, lossen en over te laden (artikel 86)
- * binnen een afstand van 10 meter van de plaats waar springstoffen behandeld worden mag geen vuur voorhanden zijn, geldt er een rookverbod en is geen publiek toegelaten (artikel 87)
- * minimale leeftijd van 21 jaar voor de arbeiders en verbod tot gebruik van sterke dranken (artikel 89); voor de te dragen schoei-sels (zie artikel 88)
- * behandeling van de colli: verbod tot werpen of laten vallen (artikel 91), stuwage (artikel 92) en in geval van beschadiging (artikel 90)
- * motor moet stilstaan (artikel 105)

d) In- en doorvoer van springstoffen

Informatieplicht van de vergunninghouder. Bij in- en doorvoer moet de Belgische vergunninghouder de aandacht van de verzender vestigen op de voorschriften betreffende het verbod niet-erkende produkten te vervoeren, de wijze van verpakking en de vervoervoorwaarden. Hij moet schriftelijk kunnen bewijzen dat hij de verzender onderrichtingen heeft gegeven, zoniet zal hij evenals de verzender aansprakelijk zijn voor de gevolgen van de overtreding van bedoelde voorschriften (artikel 279).

Vergunningen voor doorvoer. Deze vergunningen worden slechts gegeven aan personen die in België verblijven of in België een aansprakelijke vertegenwoordiger heeft, aangenomen volgens de voorschriften van artikel 5 (artikel 281).

Een bijzonder register. Ingeval van doorvoer van springstoffen moeten de verzenders of hun vertegenwoordigers een bijzonder register bijhouden met een aantal verplichte vermeldingen voor elke verzending. Dit register moet op vraag van alle bevoegde ambtenaren of beambten aan hen ter hand worden gesteld (artikel 281).

(4) *De reglementering inzake het vervoer van ammoniumnitraat*

Het vervoer van ammoniumnitraat, zijnde een stikstofhoudende kunstmeststof⁵⁷⁶, en van mengsels daarvan wordt -als hoger aangehaald- in een afzonderlijk uitvoeringsbesluit van de Wet van 28 mei 1956 gereglementeerd, met name in het K.B. van 3 september 1958. Algemeen geldt de regel dat het vervoer van technisch zuiver ammoniumnitraat⁵⁷⁷ en van mengsels daarvan met stoffen zonder invloed op de ontplofbaarheid van deze mengsels niet mag geschieden tenzij het ammoniumnitraat rechtstreeks voortkomt van synthetische fabricage én de voorschriften van de artikelen 3, 4 en 5 worden nageleefd (artikel 1 van het K.B. van 3 september 1958)⁵⁷⁸.

De specifieke regels inzake berging en verpakking komen voor in artikel 4; artikel 5 omvat de eigen vervoervoorschriften. Ammoniumnitraat mag slechts over de weg vervoerd worden met het oog op de uitvoer en de levering aan regelmatig toegelaten opslagplaatsen en alleen in de verpakkingen voorgeschreven in artikel 4, 2° van het K.B. (artikel 5, 1°) of los gestort (artikel 5, 2°, a)⁵⁷⁹. De juiste aard van het produkt moet op de vervoerdocumenten aangeduid zijn. In het voertuig dat ammoniumnitraat vervoert mogen niet gelijktijdig springstoffen, chloraten, ontvlambare, brandbare of gemakkelijk oxideerbare stoffen, zuren en produkten welke zuren kunnen afscheiden vervoerd worden (artikel 5, 1°)⁵⁸⁰. Tijdens het vervoer bestaat er de verplichting voldoende toezicht uit te oefenen om alle kwaad opzet te verhinderen en is het verboden te roken of met open vuur te verlichten of te verwarmen (artikel 5, 3°-4°). Elk transport uit het buitenland moet begeleid zijn van een schriftelijke verklaring van de producent dat het produkt voldoet aan de bepalingen van het K.B. van 3 september 1958 (artikel 5, 5°).

⁵⁷⁶. LAVRIJSEN, L., o.c., p. 39, noot 56.

⁵⁷⁷. Zie voor de produkten gelijkgesteld met technisch zuiver ammoniumnitraat: artikel 2 van het K.B. van 3 september 1958.

⁵⁷⁸. BERKMOES, H., l.c., S 100/41.

⁵⁷⁹. Losgestort vervoer is slechts toegelaten in bepaalde types van voertuigen (zie artikel 5, 2°, a) van het K.B. van 3 september 1958). Zie echter tevens het M.B. van 21 december 1979 (B.S., 29 maart 1980 en gewijzigd door M.B. van 29 januari 1985, B.S., 15 maart 1985) waarin het vervoer van warme geconcentreerde oplossingen van ammoniumnitraat in tankwagens (voertuigen met een of meer vaste tanks) en in afneembare tanks toegelaten wordt mits naleving van de in het M.B. aangeduide A.D.R.-voorschriften.

⁵⁸⁰. LAVRIJSEN, L., o.c., 94-95.

Wanneer bijzondere omstandigheden het vereisen, kan de minister van verkeerswezen (na overleg met de minister van economische zaken) afwijkingen toestaan die verenigbaar zijn met de openbare veiligheid (artikel 6).

(5) *De opeising van de voertuigen en hun bestuurders*

In geval van oproer, staking of ernstige bedreiging van de openbare orde, mogen de provinciegouverneur en de burgemeester van de gemeente waar zich springstoffen en hiermee geladen tuigen in het bezit van particulieren bevinden, bevelen dat deze produkten worden overgebracht naar door hen aangewezen plaatsen (artikel 10, lid 1 Wet van 28 mei 1956)⁵⁸¹. Om zulke overbrenging te organiseren hebben de provinciegouverneur en de burgemeester de bevoegdheid de voor het vervoer van springstoffen aangenomen voertuigen en hun bestuurders op te eisen; tevens kunnen zij de gewapende macht opeisen om deze transporten te begeleiden of te doen (artikel 10, lid 2 Wet van 28 mei 1956)⁵⁸².

⁵⁸¹. DE SWAEF, M., l.c., p. 5-6, nr. 15.

⁵⁸². Het toekennen van een dergelijke bevoegdheid tot het bevelen en organiseren van de overbrenging van springstoffen was luidens de parlementaire voorbereiding geboden in het belang van de gemeenschappelijke orde en veiligheid (Gedr.St., Senaat, 1955-56, nr. 144, 2; zie ook M.v.T., Gedr.-St., Kamer, 1954-55, nr. 273/1, 2).

Een analoge bevoegdheid wordt aan de provinciegouverneur en de burgemeester toegekend in de wetgeving op de giftige afval (artikel 18 van de Wet van 22 juli 1974 op de giftige afval, B.S., 1 maart 1975; zie tevens de hierna volgende afdeling inzake het vervoer van afvalstoffen).

C. De voorschriften inzake het vervoer van radioactieve stoffen

(1) Wetgeving en beginselen

Met het oog op de regulering van het internationaal wegvervoer van radioactieve stoffen worden deze stoffen in het **A.D.R.-verdrag van 30 september 1957** ingedeeld in de gevaarsklasse 7, die een gesloten klasse vormt⁵⁸³. Analooq met de explosieve stoffen valt het internationaal en nationaal wegvervoer van radioactieve stoffen evenwel buiten het toepassingsgebied van het Belgisch algemeen A.D.R.-besluit van 16 september 1991 -de definitie van gevaarlijke stoffen in artikel 1, 4° van dit besluit omvat niet de stoffen behorende tot de A.D.R.-klasse 7- en is een dergelijk vervoer in de Belgische wetgeving onderworpen aan een eigen regeling, die de **Wet van 29 maart 1958 betreffende de bescherming van de bevolking tegen de uit ioniserende stralingen voortspruitende gevaren**⁵⁸⁴ als wettelijke grondslag heeft⁵⁸⁵.

De wetgever wenst met de kaderwet van 29 maart 1958 aan de Koning een uitgebreide reglementeringsbevoegdheid te verlenen *met het oog op de bescherming van de bevolking en het leefmilieu*⁵⁸⁶ tegen de gevaren die

⁵⁸³. Rn. 2002 (2), bijlage A, A.D.R.; zie supra § 2, A, 2. Indeling van de gevaarlijke goederen in gevaarsklassen.

⁵⁸⁴. B.S., 30 april 1958. Gewijzigd bij Wet van 29 mei 1963 (B.S., 26-6-1965), Wet van 3 december 1969 (B.S., 6-1-1970), Wet van 14 juli 1983 (B.S., 6-8-1983), Wet van 22 december 1989 (programmawet -artikel 197; B.S., 30-12-1989) en de Wet van 19 juni 1992 (programmawet -de artikelen 151, 152 en 153; B.S., 30-6-1992).

⁵⁸⁵. Naar aanleiding van moeilijkheden bij een transport van radioactieve stoffen in 1982 op het grondgebied van de gemeente Brugge had de regering de bedoeling met het wetsontwerp dat resulteerde in de Wet van 14 juli 1983 (geciteerd in vorige voetnoot), een afzonderlijke wet inzake het vervoer van radioactieve stoffen uit te vaardigen en dit vervoer aldus uit het toepassingsgebied van de Wet van 29 maart 1958 te lichten. Om redenen van overzichtelijkheid en innerlijke harmonie oordeelde de Raad van State echter dat de bescherming van de bevolking tegen ioniserende stralingen best in één enkele wet kan geregeld worden, zodat de bepalingen van het wetsontwerp werden geherformuleerd als aanvullingen van de meer algemene Wet van 29 maart 1958, die aldus blijft fungeren als rechtsgrond voor de reglementering van het vervoer van radioactieve stoffen (zie de M.v.T. en het advies R.v.St., Gedr.St., Kamer, 1982-83, nr. 646/1).

⁵⁸⁶. De bescherming van het leefmilieu werd als bijkomende doelstelling in de verschillende bepalingen van de Wet van 29 maart 1958 ingevoegd door de Wet van 14 juli 1983 (B.S., 6 augustus 1983) op amendement van de heer DIEGENANT (zie Gedr.St., Kamer, 1982-83, nr. 646/2). Met het oog op een

voortvloeien uit het aanwenden van radioactieve stoffen⁵⁸⁷. Zo wordt in artikel 2, lid 1 de Koning -met uitsluiting van de gemeenteoverheid^{588 589}- gemachtigd om vanuit deze doelstelling voorwaarden te verbinden aan het vervoer en de in- en doorvoer⁵⁹⁰ van apparaten of stoffen die ioniserende

aanpassing aan de huidige bekommernis inzake gezondheidszorg, dient de wet niet enkel te slaan op de milieuhygiëne (de gezondheid van de mens), doch tevens op het leefmilieu; de milieuhygiëne en dus de volksgezondheid kan namelijk ook onrechtstreeks of met vertraging bedreigd worden doorheen een bedreiging van het leefmilieu (bv. dieren, planten en water, zie de verantwoording van het amendement, ibid., nr. 646/2, 2 en Hand., Kamer, 1982-83, 2 juni 1983, 2488).

587. Verslag namens de commissie voor de volksgezondheid en het gezin, Gedr.St., Kamer, 1957-58, nr. 850/2; CONSTANT, J., "La législation pénale belge concernant l'énergie nucléaire", Ann.Dr.Liège, 1961, 23-24.

588. In de verschillende wetsbepalingen van de Wet van 29 maart 1958 ingevoegd door de Wet van 14 juli 1983 (B.S., 6 augustus 1983). Ingevolge een tijdelijk verbod van de burgemeester van Brugge dd. 17 augustus 1982 tot het vervoeren van laag radioactief afval op het grondgebied van de gemeente (zie voor de vernietiging hiervan bij K.B. van 20 augustus 1982: B.S., 28 augustus 1982) en de hierdoor onstane discussie over de al dan niet bevoegdheid van de gemeentelijke overheid (alsmede het administratief toezicht hierop), heeft de wetgever met de aanvullende bepaling duidelijk willen aangeven dat de gemeentelijke overheid op het vlak van het vervoer van radioactieve stoffen geen bevoegdheid bezit. Op advies van de Raad van State werd de uitsluiting van de gemeentelijke bevoegdheid doorgetrokken naar de andere te reglementeren activiteiten (Gedr.St., Kamer, 1982-83, nr. 646/1, 6). Tijdens de parlementaire bespreking van het wetsontwerp werd de uitsluiting van de gemeenteoverheid door diverse parlamentsleden sterk bekritiseerd (zie Hand., Kamer, 1982-83, 2 juni 1983, 2487-2491; Hand., Senaat, 1982-83, 5 juli 1983, 2863-2864, 6 juli 1983, 2927-2931 en 7 juli 1983, 3050-3056). Raadpleeg tevens aangaande het gemeentelijk verbod van het transport van nucleaire afval en de toe te passen rechtsregels inzake bestuurlijke politie: DE RIDDER, W. en DE MOT, F., "Een dumpingsaffaire juridisch bekeken", Panopticon, 1983, 166-173.

589. Ook de Gewesten hebben geen bevoegdheid om de aangelegenheden te regelen die vervat liggen in de Wet van 29 maart 1958. Zie R.v.St., 4 april 1986, Pas., 1989, IV, 63, Amén., 1986, 38, J.T., 1987, 265, met noot LEJEUNE, Y., Ann.Dr.Liège, 1986, 327, met noot DEHOUSSE, F. (betreft een vergunning voor de exploitatie van een kerncentrale). Raadpleeg tevens Arbitragehof, 24 mei 1988 (nr. 54), B.S., 11 juni 1988, 8529 en LAVRIJSEN, L., "Bevoegdheidsverdeling tussen de Staat en de Gewesten inzake leefmilieu na de tweede fase van de staatshervorming 1988-89", in De bevoegdheden inzake milieubeheer, 1990, 80-82 en 122-123.

590. Alsmede aan het produceren, het vervaardigen, het onder zich hebben, het te koop aanbieden, het verkopen, het onder bezwarende voorwaarden of kosteloos afstaan, de verdeling en het gebruik met commercieel, industrieel, wetenschappelijk, medisch of enig ander oogmerk. De limitatieve lijst van de te reglementeren activiteiten in artikel 2, lid 1 werd verruimd (o.m. de doorvoer) door de Wet van 29 mei 1963 (B.S., 26 juni 1963) daar de Raad van State in zijn advies over het ontwerp-algemeen reglement van 28 februari 1963 had geoordeeld dat dit ontwerp onvoldoende rechtsgrond

stralingen kunnen verspreiden; met hetzelfde doel kan de Koning tevens de verwijdering en de afvoer van radioactieve stoffen reglementeren (artikel 2, lid 1 in fine). "Radioactieve stoffen" worden gedefinieerd als stoffen die bestaan uit welk element ook dat ioniserende stralingen (zijnde stralingen die op hun doortocht de stof al dan niet rechtstreeks ioniseren) verspreidt of die een dergelijk element bevatten (artikel 1). Over de besluiten ter uitvoering van artikel 2, lid 1 moet in ministerraad beraadslaagd worden (artikel 9). Vervolgens wordt rechtstreeks in de kaderwet het beginsel ingeschreven dat *het vervoer van apparaten en stoffen die ioniserende stralingen kunnen verspreiden, enkel door daartoe erkende personen mag worden gedaan*; de regeling van de erkenning moet door de Koning worden uitgewerkt (artikel 4bis)⁵⁹¹. Behalve de in artikel 2, lid 1 toegekende preventieve taak, kan de Koning -met uitsluiting van de gemeenteoverheid- wanneer een niet voorziene gebeurtenis de gezondheid van de bevolking en het leefmilieu in gevaar brengt, tevens tegenover de vervoerders van radioactieve stoffen alle door de omstandigheden geboden maatregelen treffen met het oog op de bescherming van de bevolking en het leefmilieu (artikel 3, lid 1). Ten slotte kan de Koning bij wijze van administratief toezicht ten alle tijde de beslissingen van gedecentraliseerde besturen die direct of indirect invloed hebben op het vervoer van radioactieve stoffen of van apparaten die zulke stoffen bevatten, schorsen en vernietigen (artikel 8bis)⁵⁹². Bij de laatste wijziging van de kaderwet van 1958 door de Wet van 19 juni 1992 worden bijzondere bevoegdheden toegekend aan de opsporingsambtenaren die onder meer betrekking hebben op beveiligingsmaatregelen ten aanzien van de vervoermiddelen. Zo kunnen zij alle vereiste spoedmaatregelen treffen ten aanzien van de vervoermiddelen die niet beantwoorden aan de wet van 1958 en aan de uitvoeringsbesluiten -inzonderheid een gebruiksverbod, verzegeling of inbeslagname-; deze maatregelen verliezen hun uitwerking na verloop van 10 dagen, tenzij ze bekrachtigd worden door het hoofd van de

had in de Wet van 29 maart 1958 (M.v.T., Gedr.St., Senaat, 1962-63, nr.58).

⁵⁹¹. Artikel 4bis werd in de Wet van 29 maart 1958 ingevoegd door artikel 3 van de Wet van 14 juli 1983, B.S., 6 augustus 1983. De erkenning werd tot op heden -voor zover ons bekend- door de Koning nog niet geregeld.

⁵⁹². Deze ongewone rechtsfiguur van een schorsings- en vernietigingsbevoegdheid zonder beperking in de tijd, ingevoegd door artikel 5 van de Wet van 14 juli 1983 (B.S., 6 augustus 1983), wordt luidens het advies van de Raad van State verantwoord door de ernst van de betrokken belangen, zijnde de bescherming van de bevolking tegen de gevaren voortspruitende uit het vervoer van radioactieve stoffen (Gedr.St., Kamer, 1982-83, nr. 646/1, 5; LAMBRECHTS, W., O.C., 295).

controledienst na de verantwoordelijke voor de overtreding te hebben gehoord (artikel 5, lid 5 en 6 van de Wet van 29 maart 1958)⁵⁹³.

De principiële vervoerbepalingen uit de Wet van 29 maart 1958 worden uitgewerkt in het K.B. van 28 februari 1963 houdende algemeen reglement op de bescherming van de bevolking en van de werknemers tegen het gevaar van de ioniserende stralingen⁵⁹⁴ (hierna het algemeen reglement van 1963 genoemd) waarin verschillende administratieve vervoervoorschriften voorkomen; een K.B. dat tevens werd uitgevaardigd om de verplichtingen van België in het kader van het Euratomverdrag na te komen⁵⁹⁵. Bij het verrichten van vervoer van radioactieve stoffen -als geregeld in het algemeen reglement van 1963- moeten de bepalingen van de van kracht zijnde internationale overeenkomsten worden nageleefd (artikel 57, lid 1 van het algemeen reglement van 1963), wat voor het wegvervoer betekent dat de voorschriften van het A.D.R.-verdrag eveneens gelden voor het nationaal vervoer van radioactieve stoffen⁵⁹⁶. Het algemeen reglement van 1963 is echter niet van toepassing op het door de minister van landsverdediging bevolen vervoer van toestellen of stoffen die ioniserende stralingen kunnen uitzenden (artikel

⁵⁹³. Ingevoegd door artikel 153 van de Wet van 19 juni 1992, B.S., 30 juni 1992.

⁵⁹⁴. B.S., 16 mei 1963; err. B.S., 30 juli 1963 en B.S., 29 augustus 1964. Gewijzigd bij K.B. van 17 mei 1966 (B.S., 4-6-1966), K.B. van 22 mei 1967 (B.S., 2-9-1967), K.B. van 23 december 1970 (B.S., 17-2-1971), K.B. 23 mei 1972 (B.S., 27-6-1972), K.B. 24 mei 1977 (B.S., 7-7-1977), K.B. van 12 maart 1984 (B.S., 18-4-1984), K.B. van 21 augustus 1985 (B.S., 16-10-1985; err. B.S., 5-11-85), K.B. van 16 januari 1987 (B.S., 12-3-1987), K.B. van 11 februari 1987 (B.S., 12-3-1987), K.B. van 12 februari 1991 (B.S., 26-2-1991), K.B. van 6 september 1991 (B.S., 5-10-1991) en K.B. van 17 juni 1992 (B.S., 23-6-1992).

⁵⁹⁵. SOETEMANS, D., Inleiding tot het milieurecht, 1978, 167 en 164; SUETENS, L.P. en SOETEMANS, D., Loi et usage concernant le contrôle de la pollution en Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg, 1983, 205; M.v.T. bij de Wet van 29 mei 1963 tot wijziging van artikel 2 van de Wet van 29 maart 1958, Gedr.St., Senaat, 1962-63, nr. 58. Verdrag van Rome van 25 maart 1957 tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, bekrachtigd door de Wet van 2 december 1957 (B.S., 25 december 1957) en de Richtlijnen van de Raad van de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie dd. 2 februari 1959 tot vaststelling van de basisnormen voor de bescherming van de gezondheid van de bevolking en de werknemers tegen de aan ioniserende stralingen verbonden gevaren (P.B., 1959, 221-239; luidens artikel 3 van de Richtlijnen moet de uitoefening van o.m. het vervoer van natuurlijke en kunstmatige radioactieve stoffen in principe afhankelijk gesteld worden van een verklaring en (in bepaalde gevallen) van een stelsel van voorafgaande vergunningen).

⁵⁹⁶. Zie ook: SANCY, M., "La Belgique et les déchets radioactifs", A.T.D.F., 1979, nr. 5, 10.

1)⁵⁹⁷. Betreffende het vervoer, de in- en doorvoer tussen de landen van de Benelux Economische Unie geldt tevens een meer soepele regeling ingevolge de wederzijdse erkenning van de geldigheid van de verleende vervoer-, invoer- en doorvoervergunningen⁵⁹⁸. Vervolgens moet het algemeen reglement van 1963 (onder meer) op het vlak van het vervoer worden aangevuld met de wetgeving die voorziet in de oprichting en werking van de Nationale Instelling voor Radioactief Afval en verrijkte Splijtstoffen (afgekort N.I.-R.A.S.)⁵⁹⁹. Met het doel de bescherming van de werknemers, de bevolking en het leefmilieu te waarborgen en te verzekeren is het N.I.R.A.S. belast met het beheer van al het radioactief afval (van welke oorsprong of herkomst ook) en van verrijkte splijtstoffen, plutoniumhoudende stoffen en bestraalde splijtstoffen⁶⁰⁰; één van de beheersopdrachten omvat het vervoer van deze radioactieve stoffen buiten de installaties die ze voortbrengen⁶⁰¹.

Behalve de aangehaalde basiswetgeving inzake het vervoer van radioactieve stoffen (de wet van 29 maart 1958 en het algemeen reglement van 28

⁵⁹⁷. Zie hiervoor het K.B. van 11 mei 1971 houdende algemeen militair reglement voor de bescherming tegen het gevaar van de ioniserende stralingen, B.S., 9 februari 1972. Het vervoer van radioactieve stoffen bevolen door de minister van landsverdediging (in de zin van een vervoer waarvoor de minister bevoegd is het te bevelen of toe te laten) wordt geregeld in hoofdstuk VII (de artikelen 66-70) van het algemeen militair reglement. Gewijzigd bij K.B. van 5 december 1975 (B.S., 27-1-1976) en K.B. van 14 november 1985 (B.S., 6-12-1985).

⁵⁹⁸. Raadpleeg het K.B. van 27 juli 1966, B.S., 30 augustus 1966.

⁵⁹⁹. LAMBRECHTS, W., o.c., 301. De aanvankelijke oprichting van zulk openbaar organisme werd voorzien in artikel 179 § 2 van de Wet van 8 augustus 1980 betreffende de budgettaire voorstellen 1979-1980 (B.S., 15 augustus 1980), recent vervangen door het enig artikel van de Wet van 11 januari 1991 (B.S., 12 februari 1991) en uitgevoerd in het K.B. van 30 maart 1981 houdende bepaling van de opdrachten en de werkingsmodaliteiten van de openbare instelling voor het beheer van radioactief afval en splijtstoffen (B.S., 5 mei 1981), gewijzigd door het K.B. van 16 oktober 1991 (B.S., 22 november 1991).

⁶⁰⁰. Artikel 179 § 2, 2° van de Wet van 8 augustus 1980, als vervangen door het enig artikel van de Wet van 11 januari 1991; LAMBRECHTS, W., "NIRAS", in Wetgeving in kort bestek, R.W., 1991-92, 477.

⁶⁰¹. Zie artikel 179 § 2, 4° en 6° van de Wet van 8 augustus 1980, als vervangen door het enig artikel van de Wet van 11 januari 1991 en artikel 2 § 2, 1°, a) en 2°, a) van het K.B. van 30 maart 1981, als gewijzigd door het K.B. van 16 oktober 1991; LAVRIJSEN, L., o.c., 47-48, 97 en 119-121; SANCY, M., "Openbare instelling voor het beheer van radioactief afval en splijtstoffen", Info Leefmilieu, 1981/5, (149) 150; SOETEMANS, D., "Ioniserende stralingen", in Rechtsfactoren in de onderneming - Bedrijf en Recht, IX.E, 1/105.

februari 1963) bevatten ook andere wetten aangaande de kernenergie voorschriften die het vervoer van (bepaalde) radioactieve stoffen betreffen en waarvan de overtreding kan leiden tot de toepassing van zware strafsanc-ties. Zo moet luidens artikel 15 van de Wet van 22 juli 1985 betreffende de wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie⁶⁰² -een wet die in toepassing van verschillende internationale verdragen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid regelt voor de door een kernongeval veroorzaakte schade- iedere vervoerder van nucleaire stoffen⁶⁰³ in het bezit zijn van een *certificaat van financiële zekerheid*, uitgereikt door of namens de verzeke-raar of de persoon die zulke zekerheid heeft gesteld en waaruit moet blij-ken dat de exploitant van de kerninstallatie zijn wettelijke aansprakelijk-heid heeft laten dekken zoals voorgeschreven in artikel 8 van de Wet van 22 juli 1985⁶⁰⁴. Het overtreden van dit vervoervoorschrift wordt in artikel 35 van deze wet strafbaar gesteld met correctionele vrijheids- (een maximum van vijf jaar gevangenisstraf) en vermogensstraffen.

In uitvoering van het verdrag inzake externe beveiliging van kernmateriaal opgemaakt te Wenen en te New York op 3 maart 1980 -een verdrag dat onder meer tot doel heeft gemeenschappelijke niveaus van externe beveiliging vast te stellen tijdens het internationaal vervoer van kernmateriaal gebruikt

⁶⁰². B.S., 31 augustus 1985.

⁶⁰³. Voor de omschrijving van het begrip *nucleaire stoffen* (substances nucléaires) verwijst artikel 1 d) van de Wet van 22 juli 1985 naar de defini-ties in het verdrag van Parijs, dat nader gepreciseerd wordt in artikel 1 a) van de wet; de nucleaire stoffen worden gedefinieerd als splijtstoffen (met uitzondering van natuurlijk uranium en verarmd uranium) en radioactieve produkten of afvalstoffen (artikel 1 van het verdrag, als vervangen door het eerste protocol van 16 november 1982, goedgekeurd door de Wet van 3 ju-li 1985, B.S., 30 augustus 1985; zie ook: Verslag namens de commissie voor de economische aangelegenheden, Gedr.St., Senaat, 1983-84, nr. 593/3, 5).

⁶⁰⁴. Het certificaat, waarvan het model wordt vastgesteld in bijlage bij het K.B. van 28 april 1986 (B.S., 16 mei 1986), moet alleszins beantwoorden aan de in artikel 4, c) van het verdrag van Parijs gestelde voorwaarden (artikel 15, lid 1, in fine van de Wet van 22 juli 1985, o.m. de vermelding van de nucleaire stoffen en de reisroute die door de financiële zekerheid gedekt worden).

Zulk certificaat is verplicht voor iedere ver- voerder, ook voor deze die overeenkomstig artikel 14 van de Wet van 22 juli 1985 in de plaats is ge-treden van de exploitant van een kerninstallatie (M.v.T., Gedr.St., Senaat, 1983-84, nr. 593/1, 10) en is naar het oordeel van de minister van econo-mische zaken enkel geldig per vervoerbeurt (Verslag namens de commissie voor de economische aangelegenheden, Gedr.St., Senaat, 1983-84, nr. 593/3, 48).

voor vreedzame doeleinden⁶⁰⁵-, heeft vervolgens de Wet van 17 april 1986⁶⁰⁶ het Strafwetboek aangevuld met verscheidene bepalingen die enerzijds nieuwe misdrijven in het wetboek invoeren en anderzijds de straffen van bestaande misdrijven (bv. diefstal en afpersing) verzwaren wanneer deze betrekking hebben op kernmateriaal. Eén van de nieuwe strafbare gedragingen betreffende de externe beveiliging van kernmateriaal⁶⁰⁷ -die worden omschreven in **artikel 488bis van het Strafwetboek**-, vertoont enige relevantie in het kader van de transportregeling inzake radioactieve stoffen, gezien de gedraging bestaat in *het opzettelijk en zonder vergunning verleend door het bevoegd gezag of niet op de voorwaarden daarin gesteld, vervoeren van kernmateriaal* (artikel 488bis § 1 Sw.)⁶⁰⁸. De strafwetgever heeft hierbij de basisstrafmaat (de criminele straf van opsluiting van vijf tot tien jaar) verzwared indien deze strafbare gedraging voor een ander welbepaalde gevolgen heeft veroorzaakt, met name een ernstige aantasting van de fysische integriteit of de gehele of gedeeltelijke vernieling van een aantal goederen (artikel 488bis § 2, 1° en 2°; dwangarbeid van tien tot vijftien jaar) of de dood (artikel 488bis § 3; dwangarbeid van vijftien tot twintig jaar)⁶⁰⁹. Behoudens deze nieuwe strafbaarstelling met kernmateriaal als

⁶⁰⁵. M.v.T. bij de Wet van 17 april 1986, Gedr.St., Kamer, 1984-85, nr. 1007/1, 1; LAMBRECHTS, W., "Beveiliging kernmateriaal", in Wetgeving in kort bestek, R.W., 1986-87, 1299.

⁶⁰⁶. B.S., 14 augustus 1986.

⁶⁰⁷. Het begrip *kernmateriaal* (matières nucléaires) wordt in deze tekst op beperkte wijze omschreven als plutonium, met uitzondering van plutonium waarvan de isotoopconcentratie aan plutonium-238 hoger is dan 80%; uranium-233; uranium verrijkt in de isotopen 235 of 233; uranium bestaande uit een mengsel van isotopen, zoals deze in de natuur voorkomen anders dan in de vorm van erts of ertsresidu en elke stof die een of meer van de hierboven genoemde isotopen bevat (artikel 487bis Sw., ingevoegd bij artikel 3 van de Wet van 17 april 1986).

⁶⁰⁸. Zie ten aanzien van artikel 488bis Sw.: DE NAUW, A., Initiation au droit pénal spécial, 1987, 330; FAURE, M., Preadvies milieustrafrecht, 1990, 52-54. Het "vervoeren" van kernmateriaal komt niet voor in de uit te voeren tekst van het verdrag van 3 maart 1980 (artikel 7), doch de Belgische wetgever heeft ook (o.m.) de vervoergedraging opgenomen in de nieuwe misdrijfomschrijving om in de ruimst mogelijke mate de verschillende gedragingen te bestrijken waarvan de bestraffing wordt nagestreefd (M.v.T., Gedr.St., Kamer, 1984-85, nr. 1007/1, 2).

⁶⁰⁹. Artikel 488bis § 2, 1° en § 3 bevat inhoudelijk dezelfde verzwarende omstandigheden als de artikelen 400, lid 1 en 401, lid 1 Sw. (opzettelijke slagen en verwondingen; zie hierover o.m. ARNOU, P., "Opzettelijk doden en het opzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel", in Bijzonder Strafrecht voor Rechtspractici, 1990, 66-68) en § 2, 2° geeft in de verzwarende omstandigheid een identieke opsomming van goederen als in de om-

corpus delicti, heeft de Wet van 17 april 1986 tevens een afzonderlijke regel voor een extraterritoriale toepassing van dit artikel 488bis Sw. in het Wetboek van Strafvordering ingevoegd (artikel 12bis V.T.Sv.)⁶¹⁰.

Hierna overlopen we enkele vervoervoorschriften uit het algemeen reglement van 1963⁶¹¹ (2), alsmede de structuur van de voor radioactieve stoffen geldende bepalingen uit het A.D.R.-verdrag (3).

(2) Vervoervoorschriften van het algemeen reglement van 1963

De voorschriften die het vervoer van radioactieve stoffen beheersen komen in algemene zin voor in hoofdstuk VII van het algemeen reglement van 28 februari 1963 (de artikelen 56-60); deze maken in hun inhoudelijke regeling geen onderscheid naar de aangewende vervoermodus. De in- en doorvoer van de radioactieve stoffen -waaraan even aandacht wordt besteed- komt aan bod in hoofdstuk IV van het algemeen reglement (de artikelen 38-44). Ook de bepalingen die andere activiteiten aangaande de radioactieve stoffen reglementeren, kunnen specifieke vervoerregels inhouden⁶¹². Voor een omschrijving

schrijving van het misdrijf van vernieling van bouwwerken (artikel 521, lid 1 Sw.; zie hierover o.m. DEZEURE, R., "Vernielingen en beschadigingen", in Strafrechtelijke kwalificaties met jurisprudentie, 4). De verzwarende omstandigheden van § 2 en § 3 zijn volgens de memorie van toelichting van objectieve aard (M.v.T., Gedr.St., Kamer, 1984-85, nr. 1007/1, 2), zodat deze toepasselijk zijn op elke persoon die heeft deelgenomen aan het misdrijf (dader, mededader of medeplichtige), ongeacht of de dader-deelnemer al dan niet de verzwarende omstandigheid heeft voorzien en gewild (DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., Handboek Belgisch Strafrecht, 1990, nrs. 579 en 802; VAN DEN WIJNGAERT, C., Strafrecht en Strafprocesrecht in Hoofdlijnen, 1991, 332).

⁶¹⁰. Zie supra deel I van onze studie: De werking van de transportstrafwet naar de plaats.

⁶¹¹. Raadpleeg voor een globale bespreking van het Belgisch algemeen reglement van 28 februari 1963 (met inbegrip van de vervoervoorschriften) o.m.: ADRIAENS, H., "Bescherming van de bevolking en van de werknemers tegen het gevaar van ioniserende stralingen", Administratief Lexicon, 1965; JADOT, B., HANNEQUART, J.P., en ORBAN de XIVRY E., Le droit de l'environnement, 1988, 216-219; LAMBRECHTS, W., o.c., 298-302; LAVRIJSEN, L., o.c., 45-55 en 95-97; SOETEMANS, D., o.c., 167-185 en l.c., IX.E, 1/101-104; SUETENS, L.P. en SOETEMANS, D., o.c., 205-230.

⁶¹². Bv. artikel 64.2 van het algemeen reglement: verbod tot vervoeren van de in artikel 64.1 bedoelde produkten en stoffen (bv. met ioniserende straling behandelde voedingswaren en geneesmiddelen).

van de diverse technische termen uit het algemeen reglement kan verwezen worden naar de lange lijst met definities in artikel 2 van het algemeen reglement van 1963.

a) De vervoervergunning

Een vervoer van radioactieve stoffen mag (ongeacht het gebruikte vervoermiddel, persoonlijke voertuigen inbegrepen - artikel 56), enkel geschieden op grond van een voorafgaande door de minister van volksgezondheid verleende **vervoervergunning** die van algemene, bijzondere of speciale aard kan zijn (artikel 57)⁶¹³.

- een algemene vervoervergunning kan verleend worden aan de vervoerder die *regelmatig* het vervoer van radioactieve stoffen wenst te ondernemen (artikel 57, lid 4); deze vergunning is van tijdelijke aard (voor maximum 5 jaar) en hernieuwbaar op aanvraag van de vervoerder (artikel 58.5, lid 2);
- een bijzondere vervoervergunning kan verleend worden aan de vervoerder die een *toevallig* vervoer van radioactieve stoffen wenst te ondernemen (artikel 57, lid 5);
- een speciale vergunning is tenslotte vereist voor *welbepaalde gevallen* van vervoer van radioactieve stoffen (artikel 57, lid 6)⁶¹⁴.

In de vergunningsakte kunnen bijzondere vervoervoorwaarden worden opgelegd, o.m. de aanwezigheid van een geleide bij het konvooi in geval van vervoer met een speciale vergunning (artikel 58.4) of de naleving van bepaalde internationale reglementen⁶¹⁵. In afwijking van artikel 57 van het algemeen

⁶¹³. GEYSELS, E., "Het vervoer van radioactieve stoffen", Transpo 2001, 1989, nr. 11, 11; LAVRIJSEN, L., o.c., 96; SUETENS, L.P. en SOETEMANS, D., o.c., 220-221.

Raadpleeg voor het van vergunning vrijgesteld vervoer: artikel 56, lid 2 van het K.B. van 28 februari 1963, als gewijzigd door artikel 20 van het K.B. van 16 januari 1987 (B.S., 12 maart 1987).

⁶¹⁴. Afhankelijk van de minimumactiviteit van de radioactieve bronnen (I), het verspreidingsgevaar (II) en de bijzondere aard van de radioactieve stoffen en (III), als gewijzigd door artikel 21 van het K.B. van 16 januari 1987 (B.S., 12 maart 1987).

⁶¹⁵. Bv. de vervoerreglementering uitgewerkt door de International Atomic Energy Agency van Wenen (zie Corr. Turnhout, 3 oktober 1990, Turnh.-Rechtsl., 1991, (24), 32-33). Wanneer een artikel uit de vervoervergunning de naleving oplegt van de I.A.E.A.-voorschriften die betrekking hebben op het collo en de verpakking, heeft deze vergunningsbepaling geen uitstaans met de regeling aangaande de verplichte aanduidingen in het vervoerdocument (Corr. Turnhout, 3 oktober 1990, gecit.).

reglement wordt de geldigheid erkend van de vervoervergunningen verleend door de bevoegde dienst van Nederland of van het Groot-Hertogdom Luxemburg en die eveneens het Belgisch grondgebied betreffen⁶¹⁶.

Bij de aanvraag van de vergunning moeten diverse inlichtingen medegedeeld worden (zie artikel 58.2), waaronder de aanduiding van een persoon die belast is met het toezicht op het vervoer en op de naleving van de wettelijke en reglementaire verplichtingen, alsook van de eventuele bijzondere vergunningsvoorwaarden (artikel 58.2, 10°). De aanvrager van de vervoervergunning moet er zich tevens toe verbinden na te gaan of de door het algemeen reglement vereiste verzekeringen zijn aangegaan voor ieder vervoer (artikel 58.2, in fine). Elke vervoervergunning (algemeen, bijzonder en speciaal) kan vervolgens bij gemotiveerd besluit van de minister op elk ogenblik ingetrokken worden (artikel 58.5, lid 2)⁶¹⁷.

b) De verklaring van de aard van de stof door de verzender

Iedere verzender van radioactieve stoffen is gehouden de aard ervan bekend te maken aan de vervoerder (artikel 58.6, lid 1). Indien vervoerdocumenten zijn opgesteld moet deze inlichting er duidelijk op voorkomen, zoniet moet de verzender zorgen dat de vervoerder hem een attest van zijn verklaring aflevert (artikel 58.6, lid 2).

c) Maandelijkse inlichting van het verrichte vervoer

De vervoerder, houder van een algemene vergunning, dient maandelijks het tijdens de voorbije maand verrichte vervoer van radioactieve stoffen mede te delen aan de minister van volksgezondheid op een formulier waarvan de minister het model vastlegt. Deze maandelijkse opgave moet inhouden de datum van de leveringen en de adressen van de bestemmingen, de aard en de hoeveelheid van de geleverde stoffen, de genomen voorzorgsmaatregelen en de eventuele tijdens het vervoer gebeurde incidenten (artikel 59).

⁶¹⁶. Artikel 2 van het K.B. van 27 juli 1966, B.S., 30 augustus 1966.

⁶¹⁷. Bv. in geval van niet-naleving van de toepasselijke bepalingen van het algemeen reglement of van de bijzondere voorwaarden van de vergunning (ADRIAENS, H., L.C., 54).

d) Onmiddellijke inlichting in geval van gevaar

Indien tijdens het vervoer van radioactieve stoffen een gevaar de veiligheid van de bevolking bedreigt, is de aangestelde voor het vervoer verplicht onmiddellijk het hulpcentrum in te lichten of de dichtstbijgelegen rijkswachtpost, politiecommissaris of brandweerdienst; tevens moeten door de aangestelde of de vermelde diensten zo spoedig mogelijk de inspecteur van de volksgezondheid van het gebied en het instituut voor hygiëne en epidemiologie worden verwittigd (artikel 60, lid 1 en 2). Deze mededeling ontslaat er de vervoerder niet van onmiddellijk de door de omstandigheden vereiste beschermingsmaatregelen te treffen (artikel 60, lid 3).

e) In- en doorvoer van radioactieve stoffen

De vergunningsplicht. De in- en doorvoer van radioactieve stoffen of toestellen die deze stoffen bevatten is slechts toegelaten mits een **vergunning** door de minister van volksgezondheid verleend voor een beperkte periode (artikel 38.1)⁶¹⁸. De invoer- of doorvoervergunning kan andere voorwaarden opleggen dan die van het reglement, o.m. een beperking van de hoeveelheden, de activiteit en de aard van de ingevoerde stoffen of een opgave van stoffen waarvan de invoer vooraf moet gemeld worden (artikel 38.3). Ook deze vergunning kan op elk ogenblik bij gemotiveerde beslissing van de minister worden ingetrokken (artikel 38.3, lid 3).

De invoer. De invoer mag enkel geschieden langs de door de minister aangewezen douanekantoren (artikel 39)⁶¹⁹ en de invoerder heeft de verplichting de gedane invoer maandelijks mede te delen aan de minister (artikel 42).

De doorvoer. De toekenning van doorvoervergunningen is ondergeschikt aan de verbintenis van een persoon of een organisme, in België gevestigd en daartoe in de vergunningsakte erkend, de slachtoffers van een gebeurlijk

⁶¹⁸. Zie voor de erkenning van de invoer- en doorvoervergunningen in Beneluxverband: het K.B. van 27 juli 1966, B.S., 30 augustus 1966.

⁶¹⁹. Zie het M.B. van 9 mei 1977 houdende aanduiding van de douanekantoren langs dewelke de aan vergunning onderworpen invoer van radioactieve stoffen of van toestellen die er bevatten toegelaten is, B.S., 4 augustus 1977.

ongeval rechtstreeks en volledig schadeloos te stellen⁶²⁰. De vergunninghouder moet een speciaal register bijhouden met een aantal verplichte vermeldingen voor elke verzending; het register moet ten allen tijde ter beschikking worden gehouden van toezichthoudende ambtenaren en agenten (artikel 43).

Conditionering van de stoffen. De conditionering van de in- of doorgevoerde stoffen moet in alle opzichten voldoen aan de uit het algemeen reglement voortvloeiende voorwaarden. De invoerder of de met de doorvoer gelaste persoon moet nagaan of de buitenlandse verzender volkomen op de hoogte is van deze voorwaarden en de onontbeerlijke voorzorgen heeft genomen om de naleving ervan te verzekeren (artikel 44).

f) Afwijkingen

Bij ministerieel besluit kunnen afwijkingen worden toegestaan van de bepalingen van o.m. hoofdstuk VII (vervoer van radioactieve stoffen) en hoofdstuk IV (in- en doorvoer), behoudens wat betreft de vergunningsplicht en de verplichting een verklaring af te leggen (artikel 77).

⁶²⁰. Deze verbintenis is niet vereist wanneer het vervoer voor de aansprakelijkheidsregeling valt onder toepassing van het verdrag van Parijs inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, het aanvullend verdrag en de protocollen goedgekeurd bij de wet van 1 augustus 1960 (artikel 43, lid 2 van het K.B. van 23 februari 1963, als gewijzigd door artikel 2 van het K.B. van 22 mei 1967, B.S., 2 september 1967).

(3) *Vervoervoorschriften van het A.D.R.-verdrag van 1957*

Het in hoofdstuk VII van het algemeen reglement van 1963 geregelde vervoer van radioactieve stoffen (zijnde elk vervoer, ongeacht het vervoermiddel, persoonlijke voertuigen inbegrepen -artikel 56) dient te geschieden overeenkomstig de bepalingen van de van kracht zijnde internationale overeenkomsten (artikel 57, lid 1 van het K.B. van 28 februari 1963). Voor het wegvervoer worden aldus op algemene, doch onrechtstreekse wijze de voorschriften van het A.D.R.-verdrag van 1957 geïncorporeerd in het strafrechtelijk afdwingbaar vervoerstelsel van het Belgisch algemeen reglement van 1963⁶²¹ ⁶²². De A.D.R.-voorschriften terzake zijn gebaseerd op de reglementen aangaande het vervoer van radioactieve stoffen, uitgewerkt en aangepast door de Internationale Organisatie voor Atoomenergie te Wenen⁶²³ (International Atomic Energy Agency - afgekort I.A.E.A.; een organisatie verbonden met de Verenigde Naties). Deze vervoerreglementen van de I.A.E.A. vormen een internationale veiligheidsstandaard en hebben op zichzelf beschouwd de juridische waarde van een aanbeveling, doch niet van een bindende wettekst bij ontstentenis van een goedkeuring door een Belgische wet⁶²⁴.

⁶²¹. Luidens de memorie van toelichting bij de Wet van 14 juli 1983 - tot wijziging van de Wet van 29 maart 1958- was het de bedoeling van de regering om behoudens een afzonderlijke wet inzake het vervoer van radioactieve stoffen (zie supra) tevens een afzonderlijk reglement uit te vaardigen voor dit type van vervoer en de erbijhorende activiteiten (o.m. verpakken, laden, lossen), waarin de bepalingen van de internationale reglementen zouden worden opgenomen (Gedr.St., Kamer, 1982-83, nr. 646/1, 2). Tot op heden blijft evenwel het algemeen reglement van 1963 tevens toepasselijk op de vervoersactiviteit (zie artikel 1, 1°), met een algemene referentie aan de toepassing van de geldende internationale overeenkomsten.

⁶²². Zie voor een toepassing van de A.D.R.-voorschriften inzake vervoer van radioactieve stoffen (vermeldingen in het vervoerdocument; in casu betrof het laag radioactief afval) door een Belgische strafrechtbank: Corr. Turnhout, 3 oktober 1990, Turnh.Rechtsl., 1991, (24) 29-34. Raadpleeg voor enkele uit dit vonnis te deduceren hoofdlijnen: SPRIET, B., "De strafrechtelijke regeling inzake vervoer van radioactieve stoffen", Transpo 2001, 1992, nr. 59, p. 8-9.

⁶²³. Zie noot 1 onder Rn. 2700 (1), bijlage A, A.D.R.; M.v.T. bij de Wet van 14 juli 1983, Gedr.St., Kamer, 1982-83, nr. 646/1, 1; Vr. en Antw., Kamer, 1983-84, 4351 (Vr. nr. 197 VANVELTHOVEN); FABRE, J.M., "Marchandises dangereuses. Modifications à l'A.D.R.", Bull.Transp., 1990, nr. 2363, p. 701-702 (betreft de nieuwe A.D.R.-regeling van 1 januari 1990).

⁶²⁴. Cf. Corr. Turnhout, 3 oktober 1990, Turnh.Rechtsl., 1991, (24) 33; RUYPERS, H., "A.D.R." in Handboek goederentransport over de weg, 3.4/1-2. Het overtreden van deze reglementen kan aldus niet rechtstreeks het materieel element vormen van de misdrijfomschrijving in artikel 7 van de Wet van 29 maart 1958 (zie tevens infra § 3. Strafrechtsgronden). De I.A.E.A.-

De A.D.R.-voorschriften inzake het vervoer van radioactieve stoffen als behorende tot de gesloten A.D.R.-gevaarsklasse 7⁶²⁵, kennen in de bijlagen van het A.D.R.-verdrag een andere structuur als de gevaarlijke goederen uit de acht overige klassen. De radioactieve stoffen en voorwerpen die dergelijke stoffen bevatten worden in deel II van bijlage A, klasse 7 ingedeeld in 13 fiches⁶²⁶, afhankelijk van het soort materiaal, de verpakking, de hoeveelheid en de stralingssterkte⁶²⁷. De vervoerregeling eigen aan de radioactieve stoffen is geënt op dit *fichensysteem*; de specifieke vervoervoorschriften worden aan de hand van een vast schema⁶²⁸ uitgewerkt zowel gemeenschappelijk voor een groep van fiches en als individueel per fiche. Ook de voorschriften uit de bijlage B (deel II) van het A.D.R.-verdrag refereren voor de bijzondere vervoerbepalingen aan de toepasselijke fiche. Het fichenummer waartoe de in concreto vervoerde radioactieve stof behoort, vormt één van de identificatiegegevens in het vervoerdocument / vrachtbrief⁶²⁹.

voorschriften kunnen evenwel rechtstreeks toepasselijk worden indien deze als bijzondere voorwaarden in de nucleaire vervoervergunning worden opgenomen (Corr. Turnhout, 3 oktober 1990, gecit.). Hierbij weze opgemerkt dat in de nieuwe A.D.R.-regeling aangaande het vervoer van radioactieve stoffen (wijziging van 1 januari 1990, B.S., 23 januari 1990) voor de inhoud van bepaalde voorschriften uitdrukkelijk verwezen wordt naar de voorschriften uit het I.A.E.A.-reglement (zie bv. hoofdstuk III uit aanhangsel A.7 bij bijlage A, A.D.R.).

⁶²⁵. Enkel de radioactieve stoffen die opgesomd zijn in Rn. 2701 worden tot het vervoer toegelaten (Rn. 2700 (1) a), bijlage A, A.D.R.).

⁶²⁶. Zie in schematische vorm: Rn. 2701 (3), bijlage A, A.D.R. en in uitgewerkte vorm Rn. 2704, bijlage A, A.D.R. Raadpleeg voor de eigen terminologie de lijst van definities in Rn. 2700 (2), bijlage A, A.D.R.

⁶²⁷. WASSERMAN, J.M.A., Jaarboek vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg 1990, 1990, 156.

⁶²⁸. Rn. 2003 (3), bijlage A, A.D.R. Schema van de vervoervoorwaarden: 1. Stoffen / 2. Verpakking (collo) / 3. Maximum intensiteit van de straling der colli / 4. Besmetting op de colli, de wagons, de laadkisten, de tanks en de oververpakkingen / 5. Ontsmetting en gebruik van de voertuigen en van hun uitrusting en elementen / 6. Samenverpakkingen / 7. Samenlading / 8. Signalisatie en gevaarsetiketten op de colli, de laadkisten, de tanks en de oververpakkingen / 9. Gevaarsetiketten op andere voertuigen dan tankwagens / 10. Vervoerdocumenten / 11. Opslag en verzending / 12. Vervoer van colli, laadkisten, tanks en oververpakkingen / 13. Andere voorschriften (bv. maatregelen bij ongevallen, beschadigde en lekkende colli en besmettingscontrole).

⁶²⁹. Zie de voorschriften betreffende de aanduidingen in het vervoerdocument in nr. 10 van elke fiche uit Rn. 2704, bijlage A, A.D.R., ter uitvoering van de algemene bepaling over het vervoerdocument in Rn. 2002 (3),

Van belang is tevens te vermelden dat de specifieke vergunning vereist voor het verrichten van vervoer van radioactieve stoffen (in België: artikel 57 van het algemeen reglement van 28 februari 1963) luidens de A.D.R.-voorschriften in de transporteenheid aanwezig moet zijn⁶³⁰.

De voorschriften uit de twee bijlagen bij het A.D.R.-verdrag die het vervoer van radioactieve stoffen normeren, dienen niet te worden aangevuld met de bepalingen van het K.B. van 16 september 1991 en van de 11 uitgebreide bijlagen van het K.B. (bv. aangaande de boorddocumenten), daar de radioactieve stoffen -zoals reeds supra aangegeven- niet opgenomen zijn in het toepassingsgebied *ratione materiae* (artikel 1, 4°) van dit besluit van 1991.

bijlage A, A.D.R.

⁶³⁰. Algemeen: Rn. 10.381 (2), d), bijlage B, A.D.R.; DE BOUVER, Y., "La formation et l'information des participants aux transports de marchandises dangereuses", Eur.Vervoerr., 1991, 55; LAMY Transport, T.3, "Marchandises dangereuses", 1991, nr. 3090.

§ 3. RECHTSGRONDEN VOOR DE STRAFRECHTELIJKE BETEUGELING VAN INBREUKEN OP
DE REGLEMENTERING INZAKE HET WEGVERVOER VAN GEVAARLIJKE GOEDEREN

A. Het vervoer van gevaarlijke goederen, andere dan de ontplofbare en
radioactieve stoffen

Als wettelijke grondslag voor het A.D.R.-uitvoeringsbesluit van 16 september 1991, dat in België de toepassing regelt van de voorschriften van de bijlagen A en B van het A.D.R.-verdrag en de aanvullende nationale A.D.R.-bepalingen op nationaal en internationaal wegtransport van gevaarlijke goederen andere dan de ontplofbare en radioactieve stoffen⁶³¹, wordt in de aanhef van het K.B. verwezen naar verschillende wetten die bepaalde deelmateries reguleren die voorkomen in het A.D.R.-verdrag en die een ruime reglementeringsbevoegdheid verlenen aan de Koning. In artikel 9 van dit K.B. van 16 september 1991 wordt tevens uitdrukkelijk aan deze rechtsgronden gerefereerd om de toepasselijke regeling inzake de opsporing, vaststelling en bestraffing -m.a.w. de globale materieel- en formeelstrafrechtelijke regeling- aan te geven ingeval van overtreding van de bepalingen van het K.B. Luidens artikel 9 geschiedt de opsporing, vaststelling en bestraffing van overtredingen van:

- *de voorschriften betreffende de tanks en recipiënten onder druk die bestemd zijn om gevaarlijke stoffen van klasse 2 te vervoeren en de voorschriften betreffende het laden, het lossen en de behandeling van de gevaarlijke goederen*

overeenkomstig de Wet van 10 juni 1952 betreffende de gezondheid en de veiligheid van de werknemers, alsmede de salubriteit van het werk en de werkplaatsen⁶³²

(artikel 9, 1°);

⁶³¹. K.B. van 16 september 1991 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen, B.S., 16 oktober 1991 (het algemeen A.D.R.-besluit); zie supra § 1. Overzicht van wetgeving en reglementering.

⁶³². B.S., 19 juni 1952. Materieel-strafrechtelijke bepalingen in de artikelen 6, 8, 9 en 10; strafprocedurale bepalingen in de artikelen 4, 5 en 11.

Het vorige A.D.R.-uitvoeringsbesluit, het K.B. van 13 januari 1986, verwees naar de strafrechtelijke regeling van de wet van 5 mei 1888 betreffende het toezicht op de gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke inrichtingen en op de stoomtuigen en stoomketels, voor de inbreuken op de voorschriften betreffende de tanks en recipiënten onder druk die bestemd zijn om gevaarlijke stoffen van klasse 2 te vervoeren (artikel 8 van dit besluit).

- de voorschriften betreffende de wijze waarop de gevaarlijke goederen worden vervoerd, de algemene dienstvoorschriften en de speciale voorschriften voor onderweg

overeenkomstig de Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer⁶³³

(artikel 9, 2°);

- de speciale voorschriften waaraan de voertuigen en hun uitrusting moeten voldoen en de voorschriften betreffende de tanks of recipiënten die bestemd zijn om de gevaarlijke goederen te vervoeren die niet tot de klasse 2 behoren

overeenkomstig de Wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan alsmede het veiligheidstoehoren moeten voldoen⁶³⁴

(artikel 9, 3°).

Behoudens deze drieledige referentie aan de toepasselijke globale strafrechtelijke regeling in geval van transportinbreuk op de A.D.R.-voorschriften, bevat artikel 6 van het K.B. van 16 september 1991 tevens een eigen strafprocedurale bepaling waarin de bevoegde opsporingsambtenaren worden opgesomd en een specifieke vermelding voorkomt aangaande hun concrete controletaak.

De aangeduide strafwetten bevatten alle drie een hoofdstraf waarvan het maximum van correctionele aard is, zodat de in het algemeen A.D.R.-besluit van 1991 opgegeven A.D.R.-transportmisdrijven overeenkomstig de in de wet bepaalde straf en de drieledige misdrijfindeling van artikel 1 Sw. te kwalificeren zijn als transportWANBEDRIJVEN⁶³⁵.

⁶³³. B.S., 27 maart 1968. Materieel-strafrechtelijke bepalingen in (hoofdzakelijk) artikel 29; strafprocedurale bepalingen in de artikelen 62 en 68.

⁶³⁴. B.S., 13 augustus 1985. Materieel-strafrechtelijke bepalingen in artikel 4; strafprocedurale bepalingen in de artikelen 3 en 5.

⁶³⁵. Het maximum van de hoofdstraf vormt het kwantitatief onderscheidingscriterium om de misdrijven in te delen conform artikel 1 Sw., ook indien het in de strafwettekst bepaalde minimum en maximum van de hoofdstraf zouden verschillen van aard (VERSTRAETEN, R. en SPRIET, B., "De drieledige indeling van de misdrijven als leidraad van het strafrecht: een verdachte eenvoud", in Liber Amicorum Marc Châtel, 1991, (467), 474). Zo bepaalt de wegverkeerswet van 16 maart 1968 voor de A.D.R.-misdrijven die op basis van deze bijzondere strafwet worden betoed, een (hoofd)gevangenisstraf van een dag tot een maand (artikel 29, lid 2). Niettegenstaande het minimum van deze hoofdstraf naar de technische aard behoort tot de politiestrafen (zie artikel 28 Sw.), moet dit A.D.R.-misdrijf omwille van het correctionele maximum (zie artikel 25 Sw.) gekwalificeerd worden als een wanbedrijf.

Artikel 9 van het algemeen A.D.R.-besluit van 16 september 1991 duidt de drie geciteerde strafwetten aan voor een bestraffing van de *"overtredingen van de bepalingen van dit besluit"* (eenzelfde tekst kwam voor in het vorige algemeen A.D.R.-besluit, het K.B. van 13 januari 1986). Ook de drie bijzondere strafwetten zelf incrimineren op algemene wijze de *overtredingen van de uitvoeringsbesluiten* (zijnde de techniek van de blanco-strafbepaling). Vanuit strafrechtelijke invalshoek is dan uiteraard de inhoud en een preciese omschrijving van de regels uit het algemeen A.D.R.-besluit van groot belang, voornamelijk aangaande de toepasselijkheidsverklaring van de transportnormen die rechtstreeks worden vastgelegd in de twee uitgebreide bijlagen (A en B) van het A.D.R.-verdrag en die niet worden overgenomen of uitgewerkt in het nationaal Belgisch besluit. Door middel van een dergelijke toepasselijkheidsverklaring kunnen namelijk de internationaal bepaalde A.D.R.-vervoeregels worden geïncorporeerd in het nationaal strafrechtelijk sanctioneringssysteem van het Belgisch transportstrafrecht. Het besluit van 16 september 1991 maakt nu algemeen de regeling uit de bijlagen A en B van het A.D.R.-verdrag toepasselijk op het binnenlands transport van gevaarlijke goederen⁶³⁶. Ten aanzien van het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen is naar onze mening de toepasselijkheidsverklaring uit het vigerend algemeen A.D.R.-besluit evenwel minder nauwkeurig geformuleerd dan deze uit het vorige algemeen A.D.R.-besluit⁶³⁷. De bepalingen van het nationaal besluit zelf worden wel van toepassing verklaard op het nationaal en internationaal vervoer (artikel 2 § 2 van het K.B. van 16 september 1991), doch een preciese en rechtstreekse verwijzing naar de normen uit de A.D.R.-bijlagen is veel moeilijker terug te vinden in het besluit van 16 september 1991. De strafrechtelijke incorporatie van de rechtstreeks in het A.D.R.-verdrag voorgeschreven normen op het vlak van het internationaal wegvervoer vertoont hierdoor ons inziens in het Belgisch transportstrafrecht een eerder problematisch karakter.

De in artikel 9 voorkomende precisering naar de inhoudelijke aard van de overtreding door uitdrukkelijk de overtreden voorschriften in hun

⁶³⁶. Artikel 2 § 1 van het K.B. van 16 september 1991; DE VOS, J., *O.C.*, 1992, 95; VAN OLMEN, J., *I.C.*, 1993, 6/6 (tevens supra § 1 van deze afdeling aangaande het wegtransport van gevaarlijke goederen).

⁶³⁷. Met name: *"De bepalingen van bijlage A en B van het A.D.R. betreffende de gevaarlijke stoffen ... zijn toepasselijk op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, zelfs wanneer het geen internationaal vervoer is in de zin van het A.D.R. ..."* (artikel 2 § 1 van het K.B. van 13 januari 1986).

algemene kwalificatie op te geven, leidt tot een aanzienlijke verduidelijking van de strafrechtelijke verwijzingsvoorschriften in vergelijking tot het eerste A.D.R.-uitvoeringsbesluit -het K.B. van 15 maart 1976-, waarin enkel sprake was van een opsporing, vaststelling en bestraffing "naargelang het geval"⁶³⁸ overeenkomstig de aangeduide wetten, en biedt aldus meer zekerheid bij de selectie van de toe te passen strafwet; een selectie die in rechte niet enkel gevolgen heeft op het materieel-strafrechtelijk vlak (het verschil in strafsancties)⁶³⁹, doch tevens een belangrijke effect sorteert bij de toepassing van bepaalde strafprocedurale regels (bijvoorbeeld het verschil inzake verjaringstermijn van de strafvordering⁶⁴⁰).

De termen van de inhoudelijke precisering in artikel 9 stemmen voor een groot gedeelte overeen met deze van de indeling van de voorschriften uit de bijlagen A en B van het A.D.R.-verdrag⁶⁴¹; een structuur die tevens gevolgd wordt in de randnummering van de nationale uitvoeringsbepalingen. In het supra besproken inhoudelijk overzicht van een aantal algemene A.D.R.-voorschriften wordt in de opgave van de vindplaats van de voorschriften tevens deze -vanuit strafrechtelijk oogpunt- relevante structuur en indeling ver-

⁶³⁸. Zie artikel 8 van het K.B. van 15 maart 1976 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen, B.S., 12 juni 1976; dit K.B. werd opgeheven door artikel 9 van het vorige A.D.R.-uitvoeringsbesluit, het K.B. van 13 januari 1986. Een zelfde vage en onduidelijke verwijzing kwam vroeger voor in artikel 81 van het K.B. van 15 maart 1968 om de wetten aan te duiden ter bestraffing van inbreuken op de technische reglementering (zie supra afdeling 4 van onderhavig hoofdstuk) en in het vorige besluit inzake het A.D.R.-opleidingsgetuigschrift (het K.B. van 5 november 1982, artikel 13) dat thans nog enkel geldt voor het wegvervoer van radioactieve stoffen (zie infra punt D).

⁶³⁹. * Wet van 10 juni 1952: gevangenisstraf van 8 dagen tot 1 jaar en/of geldboete van 26 tot 500 frank (artikel 6);

* Wet van 16 maart 1968: gevangenisstraf van 1 dag tot 1 maand en/of geldboete van 10 tot 500 frank (artikel 29);

* Wet van 21 juni 1985: gevangenisstraf van 8 dagen tot 3 maanden en/of geldboete van 10 tot 10.000 frank (artikel 4).

⁶⁴⁰. Eén jaar (artikel 68 van de wegverkeerswet van 16 maart 1968), drie jaar (artikel 11 van de wet van 10 juni 1952) en vijf jaar (artikel 5 van de wet van 21 juni 1985). De bedoelde A.D.R.-transportmisdrijven zijn nochtans alle wanbedrijven.

⁶⁴¹. Vergelijk artikel 9 van het K.B. van 16 september 1991 met Rn. 10.000, bijlage B, A.D.R.; zie tevens supra § 2, A, 1. De structuur van de bijlagen A en B van het A.D.R.-verdrag.

meld⁶⁴². Onderstaand geven we een niet-exhaustieve opsomming van een aantal concrete A.D.R.-bepalingen die behoren tot de in artikel 9 gepreciseerde voorschriften⁶⁴³. Zo zijn de materiële en formele strafbepalingen toepasselijk uit:

*** de wegverkeerswet van 16 maart 1968** indien de overtreden voorschriften betrekking hebben op

→ de wijze waarop de goederen worden vervoerd. Dit zijn in beginsel de voorschriften uit afdeling 1 (gelijkluidende titel) van bijlage B (deel I en II), met verwijzing naar o.m. aanhangsel B.1 bij bijlage B, bv.:

- vervoer van losgestorte gevaarlijke goederen
- vervoer van gevaarlijke goederen in tanks
- etikettering van laadketels en tankbatterijen

→ de algemene dienstvoorschriften. Dit zijn in beginsel de voorschriften uit afdeling 3 (gelijkluidende titel) van bijlage B (deel I en II), bv.:

- boorddocumenten (opsomming van de documenten die aanwezig moeten zijn in de transporteenheid, alsmede onrechtstreeks de inhoud van deze documenten). Het niet-vermelden bv. van een indentificatie-gegeven van het gevaarlijk goed (met name de A.D.R.-classificatie) in het vervoerdocument wordt gestraft overeenkomstig de wegverkeerswet⁶⁴⁴.

⁶⁴². Zie supra § 2. Inhoudelijk overzicht van de transportvoorschriften inzake gevaarlijke goederen - A. De algemene A.D.R.-voorschriften.

⁶⁴³. Bij het aangeven van de vindplaats in de bijlage A en B van het A.D.R.-verdrag dient men tevens rekening te houden met de aanvullende nationale bepalingen in het K.B. van 16 september 1991 en zijn bijlagen (bepalingen met dezelfde randnummering als in het A.D.R.-verdrag).

⁶⁴⁴. Cass., 26 juni 1991, Arr.Cass., 1990-91, 1063, R.W., 1991-92, 539, met noot SPRIET, B. (het betreft nog een toepassing van artikel 8, lid 3 van het vorige A.D.R.-besluit -het K.B. van 13 januari 1986-, dat evenwel een identieke inhoud heeft als artikel 9, 2° van het thans van kracht zijnde K.B. van 16 september 1991). In de motivering van dit arrest verwijst het Hof ons inziens ten onrechte niet naar het begrip "algemene dienstvoorschriften", doch naar "algemene voorschriften" en de precisering hiervan als benaming van titel II van het K.B. van 13 januari 1986 (zelfde benaming in het K.B. van 16 september 1991). Rn. 10.381 (1), a) uit afdeling 3 (titel "algemene dienstvoorschriften") van deel I van bijlage B, A.D.R. bepaalt dat de vervoerdocumenten die voorzien zijn in randnummer 2002 (3) en (4) van bijlage A en die alle vervoerde gevaarlijke stoffen dekken, moeten aanwezig zijn in de transporteenheid. Dit impliceert dat het in het voertuig aanwezige vervoerdocument de vermeldingen dient te bevatten die

- schriftelijke instructies of veiligheidskaarten
- A.D.R.-opleiding van de bestuurders⁶⁴⁵
- bepaalde veiligheidsvoorschriften tijdens het transport (onder meer bemanning, rookverbod, bewaking van de voertuigen, draagbare verlichtingsapparaten, gebruik van de brandblusmiddelen)

→ de speciale voorschriften voor onderweg. Dit zijn in beginsel de voorschriften uit afdeling 5 (gelijkluidende titel) van bijlage B (deel I en II), met verwijzing naar o.m. aanhangsel B.5 bij bijlage B en aanhangsel A.9 bij bijlage A, bv.:

- signalisatie en etikettering van het voertuig (oranje waarschuwingsschilden, gevaarsetiketten)
- stationering van het voertuig (algemeen, 's nachts of bij slechte zichtbaarheid, in geval van bijzonder gevaar)
- oponthoud van beperkte duur voor dienstverrichtingen

* **de basiswet inzake de technische eisen, de Wet van 21 juni 1985** indien de overtreden voorschriften betrekking hebben op

→ de speciale voorschriften waaraan de voertuigen en hun uitrusting moeten voldoen. Deze voorschriften komen in beginsel voor in afdeling 2 (gelijkluidende titel) van bijlage B (deel I en II), met verwijzing naar o.m. aanhangsel B.2 en B.3 bij bijlage B, bv.:

- voertuigtypes (bv. gesloten voertuig of voertuig met dekzeil)
- beschermingsconstructie op de zij- en achterkant van het voertuig
- A.D.R.-keuring van het voertuig

voorgeschreven worden door Rn. 2002 (3) (met verwijzing naar deel II van bijlage A, A.D.R.) met o.m. de identificatie van het gevaarlijk goed (zie supra § 2, A, 4, a. Het vervoerdocument). Daar dit voorschrift van Rn. 10.381 door de A.D.R.-wetgever in algemene zin gekwalificeerd wordt als een "algemeen dienstvoorschrift", zijn luidens artikel 9, 2° van het K.B. van 16 september 1991 in geval van overtreding de strafbepalingen toepasselijk uit de wegverkeerswet van 16 maart 1968 (zie tevens SPRIET, B., "De strafrechtsgrond bij het overtreden van de wetgeving inzake de rij- en rusttijden en de gevaarlijke goederen in de sektor van het goederenvervoer over de weg", R.W., 1991-92, 540, nr. 3, a-c). De verjaringstermijn van de strafvordering bedraagt voor een dergelijk misdrijf derhalve één jaar (Cass., 26 juni 1991, gecit.; artikel 68 van de wegverkeerswet).

⁶⁴⁵. Raadpleeg voor de strafrechtsgrond in geval van inbreuk op de inhoudelijke regels inzake de A.D.R.-opleiding: infra D. De opleiding van de bestuurders van de voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren.

- veiligheidsuitrusting van en in het voertuig (o.m. elektrische uitrusting en uitrusting inzake brandblusapparaten, stopblok, gereedschappentas, oranje lampen, veiligheidsbril, handschoenen en oogspoelfles)

* de veiligheidswet, de Wet van 10 juni 1952 indien de overtreden voorschriften betrekking hebben op

→ het laden, het lossen en de behandeling van de gevaarlijke goederen. Deze voorschriften komen in beginsel voor in afdeling 4 van deel I en II van bijlage B, met verwijzing naar de voorschriften uit bijlage A (inzake verpakking) en de aanhangsels bij deze bijlage (A. 9 - etikettering), bv.

- samenladingsverboden
- verpakking van de goederen (behoudens de recipiënten)
- etikettering van de colli
- reiniging van het voertuig
- stuwage van de goederen
- behandeling van de goederen (o.m. scheiding van de colli, verbod colli te openen en een voorwerp te plaatsen op breekbare colli)

* de Wet van 10 juni 1952 en de Wet van 21 juni 1985 indien de overtreden voorschriften behoren tot de

→ de voorschriften betreffende de tanks en recipiënten die bestemd zijn voor het vervoer van gevaarlijke goederen, die respectievelijk behoren en niet behoren tot de gevaarsklasse 2. Deze voorschriften zijn opgenomen in de randnummers van zowel de bijlage A als de bijlage B, inclusief de aanhangsels bij deze bijlagen, bv.

- aanhangsel B.1 bij bijlage B, A.D.R., aangevuld door de bijlagen 1 tot 4 bij het K.B. van 16 september 1991, voor de tanks (vaste en afneembare tanks, laadketels en tankbatterijen)
- afdeling 2, A (colli) uit deel II van bijlage A en de aanhangsels A.2 (gevaarsklasse 2), A.5 en A.6 bij bijlage A voor de recipiënten⁶⁴⁶.

⁶⁴⁶. In de bijlagen A en B mogen "tanks" niet zonder meer als recipiënten worden beschouwd, aangezien de term "recipiënt" in beperkte zin wordt gebruikt (Rn. 2000 (2), bijlage A en Rn. 10.014, bijlage B, A.D.R.).

B. Het vervoer van explosieve stoffen

De Belgische reglementering van het vervoer van explosieve stoffen over de weg is in rechte gebaseerd op de **Wet van 28 mei 1956 betreffende ontplofbare en voor deflagratie vatbare stoffen en mengsels en de daarmee geladen tuigen**⁶⁴⁷. In geval van inbreuk op de vervoerbepalingen van zowel het algemeen reglement van 23 september 1958 als het reglement inzake ammoniumnitraat van 3 september 1958 zijn aldus de materiële en formele strafbepalingen van de Wet van 28 mei 1956 toepasselijk; de beide reglementen refereren uitdrukkelijk aan deze strafrechtsgrond (artikel 300 van het K.B. van 23 september 1958 en artikel 8 van het K.B. van 3 september 1958).

De wet van 28 mei 1956 bevat diverse strafbaarstellingen van het overtreden van de vervoerreglementering inzake explosieve stoffen. Het basismisdrijf van de inbreuk op de vervoerreglementering komt voor in artikel 5 van de Wet van 28 mei 1956. Het veroorzaken van een welbepaald gevolg wordt als verzwarende omstandigheid omschreven; indien namelijk het gebrek aan vergunning of het niet in acht nemen van de voorschriften van de reglementering lichamelijke letsels of de dood van een persoon tot gevolg heeft gehad, verhoogt artikel 7 in beginsel de correctionele strafmaat⁶⁴⁸. Aangezien "lichamelijke letsels" in artikel 7 als een gevolgtoestand wordt aangeduid, kan bij gebreke aan eigen definitie in de bijzondere wet de jurisprudentiële omschrijving van het begrip "verwonding" als bestanddeel van

⁶⁴⁷. B.S., 9 juni 1956.

⁶⁴⁸. In de hypothese van de lichamelijke letsels als ingetreden gevolg is het opmerkelijk dat de wetgever in artikel 7 weliswaar het minimum van de gevangenisstraf verhoogt (met een identieke maximale gevangenisstraf), doch het maximum van de geldboete verlaagt (tot 200 frank en artikel 5 kent een maximale geldboete van 1000 frank). Deze strafmaat werd ongewijzigd uit de vorige wet (artikel 6 van de Wet van 15 oktober 1881) overgenomen. In de wettekst wordt aldus -bij toepassing van de algemene regels ter vergelijking van de zwaarte van straffen- deze verzwarende omstandigheid bestraft met een "lagere" straf. Indien namelijk de maxima van de gevangenisstraffen gelijk zijn en de maxima van de geldboeten als bijkomende straf verschillen, is de straf met het hoogste maximum aan geldboete de zwaarste straf, ongeacht het minimum van de hoofdgevangenisstraf (Cass., 16 september 1974, Arr.Cass., 1975, 61; Cass., 22 oktober 1991, Arr.Cass., 1991-92, 178). Dat de geldboete met een hoger maximum facultatief is (artikel 5) en de lagere geldboete van artikel 7 verplicht, is terzake niet relevant (zie: Cass., 5 mei 1969, Arr.Cass., 1969, 861; Cass., 17 april 1991, R.W., 1991-92, 403, met noot VANDEPLAS, A.; Cass., 12 februari 1992, Arr.Cass., 1991-92, 544). Luidens de motivering van een cassatie-arrest van 6 januari 1976 "verzwaart" nochtans artikel 7 de door artikel 5 bepaalde straf, wanneer de gedraging lichamelijke letsels tot gevolg heeft gehad (Arr.Cass., 1976, 523).

de gemeenrechtelijke misdrijven van opzettelijke en onopzettelijke slagen en verwondingen terzake worden toegepast⁶⁴⁹. Dit misdrijf bestaande in een inbreuk op de springstoffenwet met de verzwarende omstandigheid dat de overtreding lichamelijk letsel tot gevolg heeft gehad is gepleegd, wanneer het letsel zich zonder die inbreuk niet zou hebben voorgedaan, zoals het in werkelijkheid is ontstaan⁶⁵⁰. Het vervoeren van explosieve stoffen met een bijzonder opzet, met name met het oogmerk een misdaad tegen personen of eigendommen te plegen of aan de uitvoering ervan mee te werken of met het oogmerk een wanbedrijf te plegen of aan de uitvoering ervan mee te werken, wordt als afzonderlijk misdrijf strafbaar gesteld in artikel 6⁶⁵¹. Het overtreden tenslotte van de maatregelen genomen door de provinciegouverneurs en de burgemeesters ter uitoefening van het in artikel 10 omschreven opeisingsrecht wordt rechtstreeks geïncrimineerd in artikel 11.

Indien een vervoer van explosieve stoffen over de weg een overtreding uitmaakt van de voorschriften uit het A.D.R.-verdrag en de bijlagen A

⁶⁴⁹. Onder dit begrip "verwonding" wordt verstaan elk uitwendig of inwendig letsel, hoe licht ook, dat van buiten uit aan het menselijk lichaam wordt toegebracht door een mechanische of chemische oorzaak die op de lichaamsgesteltenis inwerkt (Cass., 12 april 1983, Arr.Cass., 1982-83, 952; Cass., 7 oktober 1986, Arr.Cass., 1986-87, 154; Cass., 18 februari 1987, Arr.Cass., 1986-87, 803; ARNOU, P., "Opzettelijk doden en het opzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel", in Bijzonder Strafrecht voor Rechtspractici, 1990, 58-59; DECLERCQ, R., "Enkele problemen in verband met de toepassing van de artikelen 418, 419 en 420 van het Strafwetboek", Ibid., 192; DE NAUW, A., Initiation au droit pénal spécial, 1987, 235 en 248-249).

⁶⁵⁰. Cass., 6 januari 1976, Arr.Cass., 1976, 523; DE SWAEF, M., "Springstoffen", in Commentaar Strafrecht en Strafvordering, p. 4, nr. 11. Voor het bepalen van het causaal verband tussen de inbreuk op de springstoffenwet en het ingetreden gevolg van de lichamelijke letsels of de dood maakt het Hof van Cassatie m.a.w. toepassing van de equivalentie-leer (raadpleeg voor een bespreking van deze causaliteitstheorie: DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, 192-196).

⁶⁵¹. Wanneer het beoogde misdrijf een misdaad is, wordt de vervoerhandeling in de wet gestraft met opsluiting als criminele hoofdstraf, zodat de strafbare gedraging slechts bij de correctionele rechtbank kan aanhangig gemaakt worden na correctionalisatie wegens verzachtende omstandigheden door het onderzoeksgerecht overeenkomstig artikel 2 van de Wet van 4 oktober 1867. Zulke delictuele gedraging vereist luidens de memorie van toelichting van de Wet van 22 mei 1886 -die dit misdrijf in de vroegere Wet van 15 oktober 1881 heeft ingevoegd- een strengere bestraffing (Gedr.St., Kamer, 1885-86, nr. 149, p. 130). Indien het transport geschiedt met het oogmerk een wanbedrijf te plegen, blijven de in de wet bepaalde strafsancities van correctionele aard; dit inhoudelijk onderscheid naar het bijzonder opzet werd gemaakt tijdens de parlementaire bespreking van de Wet van 22 mei 1886 (zie Verslag van de BURLET, Gedr.St., Kamer, 1885-86, nr. 163, p. 138).

en B, kan ons inziens de Wet van 28 mei 1956 niet op rechtstreekse wijze aangewend worden als rechtsgrond tot strafrechtelijke beteugeling van deze inbreuken. Het basismisdrijf van artikel 5 stelt het overtreden van de reglementen in uitvoering van artikel 1 strafbaar. Het algemeen reglement van 23 september 1958 -de generale grond voor de invulling van de objectieve delictsinhoud van het misdrijf- bevat geen bepaling die in algemene zin de A.D.R.-voorschriften toepasselijk verklaart of de naleving ervan oplegt⁶⁵². De strafrechtelijke verwijzingsvoorschriften uit artikel 9 van het K.B. van 16 september 1991 gelden evenmin, gezien dit K.B. niet toepasselijk is op het wegvervoer van explosieve stoffen. Het overtreden van de A.D.R.-bepalingen wordt m.a.w. als zodanig in deze kontekst niet als een strafbaar feit omschreven en kan ingevolge het legaliteitsbeginsel strafrechtelijk niet gesanctioneerd worden. Deze A.D.R.-voorschriften kunnen evenwel onrechtstreeks deel uitmaken van de -in concreto geldende- strafrechtelijk gehandhaafde vervoerregeling inzake explosieve stoffen, wanneer de verleende vervoervergunning de (gehele of partiële) naleving van de A.D.R.-regels voorschrijft. In geval van inbreuk op de vergunningsvoorschriften zijn namelijk overeenkomstig artikel 300 van het algemeen reglement van 23 september 1958 de strafbepalingen van de Wet van 28 mei 1956 toepasselijk.

Het hinderen van het toezicht vanwege de bevoegde ambtenaren door de titularis van de vervoervergunning of diens vertegenwoordiger is luidens artikel 295 van het algemeen reglement van 23 september 1958 strafbaar met de correctionele strafsancties gesteld bij **de Wet van 5 mei 1888 betreffende het toezicht op de gevaarlijke, ongezonde of hinderlijke inrichtingen en op de stoomtuigen en stoomketels** (artikel 294 van het algemeen reglement van 23 september 1958). Uit deze misdrijfomschrijving blijkt dat het controlemisdrijf enkel kan gepleegd worden indien een vervoervergunning werd verleend. Voor het Vlaamse gewest werd evenwel de aangeduide strafwet van 5 mei 1888 opgeheven door artikel 42 van het Vlaams milieuvergunningsdecreet van 28 juni 1985 voor "de aangelegenheden geregeld in dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten"⁶⁵³. Aangezien het vervoer van explosieve stoffen echter een aangelegenheid is die niet wordt geregeld door het decreet en voor-

⁶⁵². Bij uitzondering verwijst artikel 104 van het algemeen reglement wel naar de specifieke A.D.R.-voorschriften inzake de signalisatie van het voertuig.

⁶⁵³. Betreft: Decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning (B.S., 17 september 1985); zie tevens DE SWAEF, M., l.c., nr. 17, p. 6-6a. Dit decreet van 1985 incrimineert eveneens (in artikel 39 § 1) het verhinderen van toezicht.

namelijk de uitvoeringsbesluiten van dit decreet (Vlarem I en II), blijft ons inziens de oude Wet van 1888 toepasselijk voor een beteugeling van een controlemisdrijf in de kontekst van het wegtransport van explosieve stoffen⁶⁵⁴. In vergelijking tot het Vlaams decreet van 1985 is de correctionele strafmaat bepaald voor het verhinderen van toezicht veel lager in de oude Wet van 5 mei 1888⁶⁵⁵.

C. Het vervoer van radioactieve stoffen

Het K.B. van 28 februari 1963 dat als algemeen reglement op de bescherming van de bevolking en de werknemers tegen het gevaar van radioactieve stoffen tevens de materiële voorschriften inzake het vervoer van deze gevaarlijke goederen bevat, vormt een uitvoeringsbesluit van **de Wet van 29 maart 1958 betreffende de bescherming van de bevolking tegen de uit ioniserende stralingen voortspruitende gevaren**⁶⁵⁶. Artikel 80 van het K.B. van 28 februari 1963 verwijst op het vlak van de opsporing, vaststelling en vervolging van de inbreuken op het algemeen reglement uitdrukkelijk naar de wetsbepalingen van deze kaderwet van 29 maart 1958. Artikel 7 van deze bijzondere strafwet bevat een blanco-strafbepaling (strafbaar is "*de overtreding van de bepalingen van deze wet en van de ter uitvoering van deze wet genomen besluiten*"). De strafbare inbreuken op de in het algemeen reglement voorkomende vervoerreglementering inzake radioactieve stoffen worden derhalve krachtens dit artikel 7 van de kaderwet gesanctioneerd met correctionele vrijheids- en vermogensstraffen. Op basis van de in de strafwet bepaalde correctionele strafmaat, zijn deze transportinbreuken te beschouwen

⁶⁵⁴. Betreft: Vlarem I (B.Vl.Ex. van 6 februari 1991, B.S., 26 juni 1991) en Vlarem II (B.Vl.Ex. van 7 januari 1992, B.S., 14 december 1992; zie tevens infra afdeling 6. De regulering van het vervoer van afvalstoffen). Het vervoer van explosieve stoffen wordt in deze Vlaamse milieuwetgeving niet beschouwd als een hinderlijke inrichting waarop deze milieuregeling toepasselijk is (zie specifiek rubriek 38 "Springstoffen" van de indelingslijst in bijlage I bij Vlarem I). Ook hoofdstuk 35 (betreft de springstoffen) van Vlarem II is enkel toepasselijk op de inrichtingen vermeld in de rubriek 38 (zie artikel 776 § 1 van Vlarem II).

⁶⁵⁵. Een geldboete van 26 tot 100 frank (artikel 3 van de Wet van 5 mei 1888) tegenover een gevangenisstraf van 8 dagen tot 1 jaar en/of een geldboete van 100 tot 100.000 frank (artikel 39 § 1 van het Decreet van 28 juni 1985).

⁶⁵⁶. B.S., 30 april 1959.

als vervoerWANBEDRIJVEN. Bepalingen van strafprocedurale aard (de aanduiding van de opsporingsambtenaren en hun bevoegdheden) komen voor in de artikelen 4 en 5 van de kaderwet van 1958.

Daar het algemeen reglement van 28 februari 1963 expliciet bepaalt dat het vervoer dient te geschieden overeenkomstig de geldende internationale overeenkomsten (artikel 57), fungeert de strafwet van 29 maart 1958 tevens als grond voor strafbaarstelling van de inbreuken op de toepasselijke vervoervoorschriften uit het A.D.R.-verdrag en de bijlagen A en B zonder onderscheid naar de inhoudelijke aard van de inbreuk. De vervoervoorschriften uitgaande van de I.A.E.A. (Wenen) moeten echter in rechte als aanbevelingen gekwalificeerd worden en niet als bindende bepalingen uit een internationale overeenkomst met als gevolg dat het overtreden van deze voorschriften niet rechtstreeks kan leiden tot een strafrechtelijke betuiging op basis van de strafbepalingen van de Wet van 29 maart 1958⁶⁵⁷.

D. De opleiding van de bestuurders van voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren

Aanvankelijk werd de regeling inzake het A.D.R.-opleidingsgetuigschrift voor de bestuurder uitsluitend uitgewerkt in het K.B. van 5 november 1982 dat eigen strafrechtelijke verwijzingsregels voorschrijft in artikel 13. Dit artikel 13 verwijst naar liefst vijf verschillende strafwetten (met een eigen materieel en formeel strafrechtelijke regeling) voor een bestraffing van de inbreuken op de bepalingen van het besluit, met name naar de Wet van 28 mei 1956 (explosieve stoffen), de Wet van 29 maart 1958 (radioactieve stoffen), de Wet van 1 augustus 1960 (professioneel goederenvervoer), de wegverkeerswet van 16 maart 1968 en tot slot de Wet van 18 februari 1969 (uitvoering van internationale verdragen en akten). De sleutel die de wetgever aanbiedt om de juiste strafrechtsgrond te selecteren is de regelmatig aangewende, maar eigenlijk nietszeggende term "naar gelang van

⁶⁵⁷. Cf. Corr. Turnhout, 3 oktober 1990, Turnh.Rechtsl., 1991, (24) 33. In casu voorzag de tenlastelegging -voortgaande op het verslag van de gerechtsdeskundigen- een inbreuk op § 831 van Sectie VIII van de Regulations for the safe transport of radioactive materials, 1973, revised edition van de I.A.E.A. (§ 831 betreft de verplichtingen van de verzender aangaande de vermeldingen in het vervoerdocument).

het geval"⁶⁵⁸; een dergelijke term kan uiteraard weinig steun bieden bij de selectie van de toepasselijke strafrechtsgrond.

De actueel geldende regeling inzake het opleidingsgetuigschrift van de bestuurders bij het vervoeren van de gevaarlijke stoffen behorende tot acht van de negen A.D.R.-gevaarsklassen (de radioactieve stoffen, A.D.R.-klasse 7 worden uitgezonderd) komt voor in het zeer recente K.B. van 26 maart 1993⁶⁵⁹. Artikel 16 van dit nieuwe A.D.R.-besluit heeft nu de strafrechtelijke verwijzingsregeling zeer vereenvoudigd door nog enkel te refereren aan één bijzondere strafwet voor de bestraffing van de inbreuken op de bepalingen van het besluit: met name de *bijzondere strafwet van 18 februari 1969*⁶⁶⁰. Deze transportstrafwet van 1969 fungeert tevens als strafrechtsgrond in andere onderdelen van het Belgisch transportstrafrecht, zoals voor bepaalde misdrijven inzake het professioneel goederenvervoer (met name de kwalitatieve toegangsvoorwaarden, zie supra afdeling 1) en voor de misdrijven inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf (zie supra afdeling 2), en bevat in artikel 2 § 1, lid 1 een algemene strafbaarstelling ("overtreding van de besluiten") met correctionele straffen.

Dit nieuwe A.D.R.-besluit van 26 maart 1993 heeft het vorige K.B. van 5 november 1982 evenwel niet opgeheven, maar het toepassingsgebied ratione materiae ervan beperkt tot één soort van gevaarlijke goederen, met name de radioactieve stoffen (gevaarsklasse 7 van het A.D.R.; zie de wijzigingsvoorschriften in artikel 17 van het K.B. van 26 maart 1993)⁶⁶¹.

Het is nu opmerkelijk en terzelfdertijd tekenend voor de aandacht die de Belgische wetgever schenkt aan de strafrechtelijke omkadering van het transportrecht, dat artikel 13 van het K.B. van 5 november 1982 (de strafrechtelijke verwijzingsregeling) niet werd aangepast en thans nog steeds -

⁶⁵⁸. Dezelfde vage verwijzingsformule was vroeger te vinden in de vervoerreglementering inzake de technische vereisten (artikel 81 van het K.B. van 15 maart 1968; zie supra afdeling 4) en in een vroeger algemeen A.D.R.-besluit van 15 maart 1976 (artikel 8).

⁶⁵⁹. B.S., 15 april 1993 (zie terzake supra § 2, A., 4, e het A.D.R.-opleidingsgetuigschrift). Dit besluit is luidens de aanhef mede een uitvoering van de EEG-richtlijn nr. 89/684 van 21 december 1989.

⁶⁶⁰. Het zij evenwel opgemerkt dat in de aanhef van het K.B. van 26 maart 1993 nog verwezen wordt naar 4 van de 5 strafwetten die voorkomen in artikel 13 van het K.B. van 5 november 1982.

⁶⁶¹. Thans luidt het opschrift van het K.B. van 1982: K.B. betreffende het opleidingsgetuigschrift voor bestuurders van transporteenheden die radioactieve stoffen in laadketels, tanks of tankbatterijen over de weg vervoeren (artikel 17, 1° van het K.B. van 26 maart 1993).

maar nu enkel voor de radioactieve stoffen !- voor de bestraffing refereert aan "naar gelang van het geval" vijf strafwetten (?). Naar onze mening dient bij de selectie van de strafrechtsgrond in het actueel artikel 13 van het aangepaste K.B. van 5 november 1982 enkel rekening te worden gehouden met de aard van het vervoerde gevaarlijk goed, zodat uitsluitend de Wet van 29 maart 1958 kan fungeren als strafrechtsgrond.

Tot slot zij het vermeld dat het A.D.R.-opleidingsgetuigschrift van de bestuurder als één van de A.D.R.-boorddocumenten in de transporteenheid aanwezig moet zijn (Rn. 10.381 (2), a) van bijlage B van het A.D.R.-verdrag). De strafrechtelijke handhaving van dit voorschrift geschiedt ons inziens niet via de verwijzingsbepaling uit artikel 16 van het K.B. van 26 maart 1993, maar via de strafrechtsbronnen die algemeen gelden voor de A.D.R.-vervoervoorschriften⁶⁶².

⁶⁶². Met name de penale verwijzingsvoorschriften uit artikel 9 van het K.B. van 16 september 1991 (dit zal dan de wegverkeerswet van 16 maart 1968 zijn) en de strafbaarstelling uit de Wet van 28 mei 1956 (explosieve stoffen; terzake stelt zich het probleem van de afwezigheid van incriminatie van de rechtstreeks in het A.D.R.-verdrag voorgeschreven normen) en uit de Wet van 29 maart 1958 (radioactieve stoffen).

AFDELING 6. DE REGULERING VAN HET VERVOER VAN AFVALSTOFFEN

Inleiding

De relatief recent tot stand gekomen en nog volop in ontwikkeling zijnde milieuregeling rond het verwijderen van afvalstoffen is van rechtstreeks belang voor de vervoerder die over de weg afvalstoffen transporteert. Daar *het vervoer van afvalstoffen* vaak een onontbeerlijk onderdeel vormt van de afvalverwijderingscyclus, met name in geval een regionale, nationale of internationale verplaatsing van de afvalstof van de plaats van ontstaan naar de plaats van verwerking noodzakelijk of opportuun is wegens technische, economische of ecologische redenen, heeft de wetgever de vervoerhandeling geïncorporeerd in de uitvoerige afvalwetgeving en deze op algemene of bijzondere wijze genormeerd⁶⁶³. Tot op heden onderwerpen de diverse wettelijke afvalbepalingen de vervoerhandeling (nog) niet aan een

⁶⁶³. Reeds in de eerste basisrichtlijn inzake afvalstoffen was de EEG-wetgever van oordeel dat iedere regeling van afvalverwijdering tot doel moet hebben de gezondheid van de mens en het milieu te beschermen tegen de schadelijke invloed die onder meer wordt veroorzaakt door het transport van afvalstoffen (zie de derde overweging van de EEG-richtlijn 75/442 van 15 juli 1975, P.B.L., 1975, 194/47). Ondernemingen die eigen afvalstoffen vervoeren alsook afvalstoffen vervoeren ten behoeve van derden moeten dan ook onder toezicht staan van een instantie door de lidstaten aan te wijzen (het vroegere artikel 10); een regel die geldt voor eenieder die een dergelijke vervoeractiviteit verricht (zie H.v.J., nr. 372 t.e.m. 374/85, 12 mei 1987, Jur., 1987, 2141, met concl. Adv.Gen. G.F. MANCINI).

In 1989 besteedden JONHSON en CORCELLE een nauwlettende aandacht voor de transportregeling van gevaarlijke afval als een onderdeel van het toekomstig afvalbeleid van de Europese Commissie (zie JOHNSON, S.P. en CORCELLE, G., The Environmental Policy of the European Communities, 1989, 185-186). In de recent uitgewerkte EEG-strategie voor het afvalbeheer vormt de controle op het vervoer één van de vijf prioritaire hoofdlijnen (zie o.m. BRYCE, A., "The Control of Waste: Existing Rules and Requirements and the Proposed Directive on Civil Liability for Waste", in Current EC Legal Developments. EC Environnement and Planning Law, 1991, 124-125; HANNEQUART, J.P., "Réflexions sur les évolutions du droit en matière de déchets", Amén., 1990, n° spécial, 59; X, "Een communautaire strategie voor het afvalbeheer", Vbo-Mededelingen, 21/1989, 1710); in het kader van het communautair afvalstoffenbeleid moet het vervoer van afvalstoffen worden beperkt tot een voor een milieuveilige verwijdering noodzakelijke minimum en moet de vervoergedraging aan een passende controle worden onderworpen (zie de Resolutie van 7 mei 1990 van de Raad van de Europese Gemeenschappen betreffende het afvalstoffenbeleid, P.B.C., 1990, 122/2). In uitvoering hiervan voorziet de EEG-richtlijn 91/156 van 18 maart 1991 (P.B.L., 1991, 78/32), die de bepalingen van de hoger aangehaalde basisrichtlijn van 1975 grotendeels vervangt, in een registratie- of vergunningsplicht voor de beroepsmatige vervoerder van afvalstoffen (het nieuwe artikel 12) en in een passende en periodieke controle van deze vervoeractiviteit (het nieuwe artikel 13); de lidstaten moeten uiterlijk op 1 april 1993 aan deze richtlijn 91/156 voldoen (artikel 2).

specifieke afvalvervoervergunning; zij schrijven wel algemene veiligheidsverplichtingen voor en in bepaalde afvaloperaties dient de vervoerder mede in het kader van de afvalverwijdering (bijvoorbeeld de afgifte en ophaling van afvalstoffen of de in- en uitvoer ervan) een administratieve taak te vervullen die gericht is op een uitgebreide informatievergaring over en een hierbij aansluitende doelmatige controle van de afvalstromen en de afvalverwijdering. Inbreuken op deze afvaltransportnormen vallen binnen de objectieve delictsinhoud van de in de afvalwetgeving opgenomen strafrechtsbepalingen (een "afvaltransportmisdrijf") en kunnen alzo resulteren in een (zelfstandige) **strafrechtelijke verantwoordelijkheid** in hoofde van de vervoerder⁶⁶⁴. Mede gelet op het karakter van een vaak onmisbare schakel in de

⁶⁶⁴. Dat ook in de internationale kontekst belang wordt gehecht aan het misdrijf van illegaal vervoer van (bepaalde) afvalstoffen kan o.m. treffend worden geïllustreerd met twee recente internationale teksten.

In het "Verdrag van Basel van 22 maart 1989 inzake de controle op de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan" -een verdrag uitgewerkt in het kader van de UNEP (United Nations Environment Programme, een autonoom orgaan van de Verenigde Naties; Franse afkorting PNUE) en ondertekend door de Europese Gemeenschap- wordt de illegale trafiek van gevaarlijke en andere afvalstoffen expliciet aangeduid als een strafrechtelijk misdrijf (artikel 4, 3°; KISS, A. en SHELTON, D., International Environmental Law, 1991, 328) en worden de verschillende vormen van illegaal vervoer gespecificeerd (de artikelen 2, 21° en 9, 1°; zie ook VAN DER MENSBRUGGHE, Y., "La Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination", Eur.Vervoerr., 1990, (267), 271). Luidens artikel 9, 5° van het verdrag dient de nationale wetgeving van elke verdragspartij de illegale trafiek te verbieden en streng te beteugelen (artikel 9, 5°), waarbij het in het verdrag duidelijk definiëren van een dergelijke trafiek de noodzakelijke bestraffing op een uniforme wijze moet mogelijk maken (zie MOISE, E., "La Convention de Bâle sur les mouvements transfrontières de déchets dangereux", R.G.D.I.P., 1989, (899), 903).

Als tweede illustratie kunnen we verwijzen naar het op 19 juni 1990 te Schengen (Groothertogdom Luxemburg) ondertekende "Overeenkomst ter uitvoering van het tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België, de Bondsrepubliek Duitsland, de Franse Republiek en het Groothertogdom Luxemburg op 14 juni 1985 te Schengen gesloten Akkoord betreffende de geleidelijke afschaffing van de controles aan de gemeenschappelijke grenzen". In dit zgn. Aanvullend Schengen-Akkoord of Schengen-Uitvoeringsovereenkomst van 1990 vormen de grensoverschrijdende observatie van verdachte personen (artikel 40) en de grensoverschrijdende achtervolging van personen die betrapt zijn bij het plegen van of het deelnemen aan een strafbaar feit (artikel 41) twee van de drie pijlers van de geregelde politieke samenwerking (D'HAENENS, J., "Schengen 1990: de beslissende stap naar een Europese politiesamenwerking?", in Liber Amicorum Marc Châtel, 1991, (155), 164-166). Deze tweevoudige vorm van grensoverschrijdende politiesamenwerking is evenwel slechts toegelaten voor een aantal limitatief in de overeenkomst opgesomde misdrijven -D'HAENENS spreekt aangaande de observatie van "bijzonder zware misdrijven"; SWART van een lijst van de "zwaarste delicten" (zie SWART, A.H.J., "Politie en veiligheid in het Akkoord en de Overeenkomst van Schengen", NJB, 1991, (209), 211)-; tot deze bewuste lijst behoort "het

afvalstofketen, loopt de vervoerder tevens het niet te onderschatten risico strafrechtelijk aansprakelijk te worden gesteld in de hoedanigheid van *strafbare deelnemer* (mededader of medeplichtige) aan afvalmisdrijven gepleegd door derden. In de strafrechtspraktijk wordt inderdaad vastgesteld dat de vervolging van de vervoerder bij grote afvalzaken vaak geschiedt in deze hoedanigheid van deelnemer⁶⁶⁵.

Een degelijke kennis van de afvalwetgeving is tevens voor de vervoerder uitermate relevant vanuit het oogpunt van de mogelijk door de strafrechter uit te spreken *sancties* in geval van een strafbare inbreuk; de sanctienormen van verschillende afval(straf)wetten bevatten namelijk een facultatieve verbeurdverklaring van de vervoermiddelen, zelfs wanneer deze niet aan de overtreder toebehoren⁶⁶⁶.

De vervoerder die in België afvalstoffen over de weg wenst te transporteren moet rekening houden met een strafrechtelijk gehandhaafde afval-

illegaal vervoer van giftige en schadelijke afvalstoffen" ! (zie artikel 40, 7°, in fine en artikel 41, 4°, a, in fine van het Aanvullend Schengen-Akkoord dd. 19 juni 1990).

⁶⁶⁵. Zie FAURE, M., De strafrechtelijke toerekening van milieudelicten, 1992, 73-75. Ook MORRENS en DE BRUYCKER wijzen op de strafbare deelneming bij de bespreking van de verplichtingen van de vervoerders in het kader van de nationale en regionale afvalwetgeving (MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., Afvalqids, 1992, 2ed., 101-102).

De strafrechtelijke verantwoordelijkheid van de vervoerder is dan gebaseerd op de gemeenrechtelijke regeling van de strafbare deelneming uit boek I van het Strafwetboek (de artikelen 66-69 Sw.). Op de eerste plaats is vereist dat deze commune regeling van toepassing werd verklaard door de bijzondere nationale strafwet (cf. artikel 100 Sw.; in geval van een regionale strafwet is deze regeling automatisch toepasselijk, zie supra deel I. De transportmisdrijven in het geregionaliseerd strafrecht). Ten tweede dient de gedraging van de vervoerder te beantwoorden aan de gemeenrechtelijke deelnemingsvoorwaarden. Behoudens een deelnemingsdaad volgens één van de door het Strafwetboek bepaalde deelnemingsvormen (voor de vervoerhandeling bv. een rechtstreekse medewerking -artikel 66, lid 2- of een noodzakelijke of nuttige hulpverlening -respectievelijk artikel 66, lid 3 en 67, lid 4 Sw.-), is tevens opzet als schuldelement vereist in hoofde van de transporteur-deelnemer (in de betekenis van wetens en willens meewerken aan de strafbare afvaloperatie). Bij afwezigheid van dit opzet, kan de vervoerder niet via een deelnemingsconstructie strafrechtelijk aansprakelijk worden gesteld.

⁶⁶⁶. Zie bv. artikel 30 van de Wet van 22 juli 1974 op de giftige afval of artikel 12 van de Wet van 9 juli 1984 betreffende de invoer, de uitvoer en de doorvoer van afvalstoffen. Een analoge bepaling in het Vlaamse afvaldecreet van 2 juli 1981 (artikel 58) en in het Waalse afvaldecreet van 5 juli 1985 (artikel 55) werd door het arbitragehof vernietigd, gezien de decreetgever zijn strafrechtelijke bevoegdheid had overschreden (zie respectievelijk Arbitragehof, 11 mei 1989 (nr. 11/89), B.S., 31 mei 1989, 9482 en Arbitragehof, 5 april 1990 (nr. 15/90), B.S., 24 mei 1990, 10711).

wetgeving die uitgevaardigd werd op diverse legislatieve niveaus. Zo moet hij zich niet enkel conformeren met de rechtsregels van de internationale (het A.D.R.-verdrag van 1957) en de Europese gemeenschap doch zal hij ook in de interne Belgische rechtsorde zowel nationale als regionaal-gewestelijke afvalvoorschriften dienen in acht te nemen, aangezien de regulerende bevoegdheid inzake de afvalmaterie in het kader van de Belgische staats-hervorming grotendeels werd geregionaliseerd. Deze afvalvoorschriften kennen een uiteenlopende inhoud (onder meer inzake de definitie van afvalstof, determinerend voor het toepassingsgebied van de wettekst, de procedure van vergunning, erkenning of melding, de veiligheidsmaatregelen) en maken vaak een onderscheid tussen algemene en bijzondere regelingen (waarbij deze laatste kunnen gelden voor bepaalde afvalstoffen of voor bepaalde afvalhandelingen) met diverse problemen van coördinatie en van overlappingsen tot gevolg⁶⁶⁷. Om deze redenen was de Raad van State reeds in 1983 van oordeel dat op het vlak van de afvalstoffen een inflatie dreigt van juridische regelingen en dringend nood is aan een nieuwe ordening van de gehele materie, waarbij tevens moet gestreefd worden naar een grotere systematisatie⁶⁶⁸. Mede als gevolg van staats-hervorming vertoont de in België toepasselijke afvalwetgeving een versnipperd en onoverzichtelijk karakter⁶⁶⁹.

⁶⁶⁷. Ter illustratie van het ongecoördineerd karakter van het milieu-(straf)recht refereert GOETHALS aan de moeilijkheden inzake de reglementering van de afvalstoffen en stelt dat de "beroepsverwerver van afvalstoffen dient rekening te houden met niet minder dan twee nationale wetten, twee Vlaamse decreten, een Waals decreet en een regeling voor het Brussels Gewest, waarbij voor eenzelfde afvalstof -naar gelang van het gewest- de verplichtingen verschillend zullen zijn" (GOETHALS, E., "Hoe zwak is de schakel ?", R.W., 1991-92, (377), 381).

⁶⁶⁸. Zie het Advies R.v.St. van 14 april 1983 bij het ontwerp van wet betreffende de invoer, de uitvoer en de doorvoer van afvalstoffen, Gedr. St., Senaat, 1982-83, nr. 552/1, 10. Een standpunt dat in de rechtsleer wordt gedeeld (zie LAMBRECHTS, W., Milieurecht, 1987, 211).

⁶⁶⁹. BOCKEN, H., LAVRIJSEN, L., VANDEN BON, A., "Het juridisch statuut van de verwerver van giftige afval", T.B.P., 1986, 216-217. Een kenmerk dat blijkbaar geldt voor het gehele milieurecht; MORRENS en DE BRUYCKER spreken van een niet gecoördineerde en chaotische leefmilieuwetgeving (Afvalgids, 1992, 2ed., 3). Ook de terzake bevoegd zijnde Vlaamse overheid erkent de ongeordende groei van het milieurecht in Vlaanderen en het versnipperd karakter van de Vlaamse milieuwetgeving (zie het woord vooraf van minister KELCHTERMANS, in Voorontwerp van kaderdecreet Milieuhygiëne, Volume I, Verslag van de werkzaamheden van de Interuniversitaire Commissie tot herziening van het milieurecht, Colloquium 2 en 3 december 1991, p. 7). Eén van de doelstellingen van de Interuniversitaire Commissie tot Herziening van het Milieurecht in het Vlaamse Gewest bestaat dan ook in het streven naar "een rationalisatie en vereenvoudiging van de milieuwetgeving" (zie BOCKEN, H., "Naar een algemeen kaderdecreet inzake milieuhygiëne ? De werkzaamheden

In dit hoofdstuk bespreken we de afval(straf)wetgeving vanuit het (beperkt) oogpunt van de materiële regeling van de vervoerhandeling om alzo enig inzicht te kunnen verkrijgen in de objectieve delictsinhoud van het nationaal en regionaal afvaltransportmisdrijf. Daarenboven wordt tevens enige aandacht besteed aan de activiteiten die zeer nauw verbonden zijn met de vervoergedraging en waarin de vervoerder dan ook vaak een rol te vervullen heeft; we denken hierbij aan de intense internationale trafiek (de invoer, doorvoer en uitvoer) van (gevaarlijke) afvalstoffen⁶⁷⁰ alsmede aan de specifieke operatie van het ophalen van afvalstoffen. Naar aanleiding van een afvaltransport kan de vervoerder uiteraard eveneens strafbare inbreuken plegen op andere voorschriften uit de afvalwetgeving en -reglementering dan deze die specifiek betrekking hebben op de vervoergedraging of die hiermede intrinsiek verbonden zijn. Zo kan de vervoerder tijdens het transport een gedeelte van de vervoerde afvallading achterlaten op de openbare weg⁶⁷¹ of kan hij de vervoerde of ingevoerde afval opslaan of storten in of op de bodem in strijd met de milieuvoorschriften⁶⁷². Een toelichting van zulke afvalvoorschriften valt echter buiten het bestek van onze studie.

Daar ook in de analyse van het materieel constitutief element van het afvaltransportmisdrijf de vraag "wat is een afvalstof?" een centrale

van de Interuniversitaire Commissie tot herziening van het Milieurecht in het Vlaamse Gewest", R.W., 1990-91, (1399), 1400).

⁶⁷⁰. Raadpleeg voor cijfermateriaal aangaande diverse EEG-landen o.m.: HANNEQUART, J.P., "Droit européen et droit belge relatif aux transferts transfrontaliers de déchets", Amén., 1990, 63-64; SANCY, M., "Les problèmes juridiques posés par les flux transfrontières de déchets toxiques: le cas Wallon", in Les problèmes juridiques posés par les flux transfrontières de déchets toxiques, 1988, 15-17. In 1988 en 1989 ging meer dan drie miljoen ton gevaarlijke en niet-gevaarlijke afvalstoffen over de Belgische grenzen (zie X, "Controle op in- en uitvoer van afval", Vbo Bulletin, 3/1992, 50).

⁶⁷¹. Zie Corr. Turnhout, 16 januari 1990, besproken in Milieu & Bedrijf, 1990, 16/3; de rechtbank maakt toepassing van artikel 5 van het Vlaamse afvaldecreet van 2 juli 1981, luidens hetwelk het achterlaten van afvalstoffen verboden is.

Een gelijkaardige strafrechtelijk gesanctioneerde verbodsbepaling komt voor in de nationale, in de Waalse en in de Brusselse afvalwetgeving (zie respectievelijk artikel 2 van de Wet van 22 juli 1974 op de giftige afval; artikel 15 van het Decreet van 5 juli 1985 met betrekking tot de afvalstoffen en artikel 8 van de Ordonnantie van 7 maart 1991 betreffende de preventie en het beheer van afvalstoffen).

⁶⁷². Zie bv. Antwerpen, 6 december 1989, R.W., 1991-92, 466, met noot, Amén., 1990, 205, tevens in besproken in Milieu & Bedrijf, 1990, 22/2; betreft eveneens een toepassing van de strafbepalingen uit het Vlaamse afvaldecreet van 2 juli 1981 op de gedraging van het illegaal opslaan van ingevoerde aluminiumslakken.

en decisieve plaats inneemt en een generale en uniforme juridische definitie van dit fundamenteel begrip ontbreekt, zullen we ook de verschillende algemene begripsomschrijvingen aanhalen bij de bespreking van de afzonderlijke afvalwetteksten⁶⁷³. Dat het beantwoorden van de vraag "Wat is een afvalstof?" geen gemakkelijke opgave is voornamelijk omwille van de afwezigheid van één enkele algemene definitie en omwille van het relatief karakter van dit begrip door de afhankelijkheid van de feitelijke omstandigheden als tijd, plaats en volume⁶⁷⁴, is een stelling die zeker geldt voor de wegvervoerder die in het kader van een vervoeropdracht een bepaalde (afval)stof krijgt aangeboden en (als het ware noodgedwongen) de stofkwalificatie van zijn opdrachtgever overneemt. Niet enkel de primaire vraag of een bepaalde stof al dan niet als een afvalstof dient te worden gekwalificeerd is uitermate belangrijk vanuit strafrechtelijk oogpunt, doch een secundaire controle van de welbepaalde aard van de afvalstof is even essentieel, gezien deze specifieke aard telkens leidt tot de toepassing van een verschillende (straf)wetgeving, met een eigen regeling van de vaststellingsbevoegdheid van de bijzondere ambtenaren, de bewijsmiddelen en de strafbepalingen⁶⁷⁵.

In deze afdeling wordt de (strafrechtelijke) regeling van het vervoer van afvalstoffen ten eerste en voornamelijk benaderd vanuit de Belgische nationale en gewestelijke milieuwetgeving en -reglementering (§ 1); hierbij besteden we tevens kort aandacht aan de bevoegdheidsverdeling op het vlak van de afvalstoffen in het kader van de Belgische staatshervorming (wie is de bevoegde (straf)wetgever?); dit institutioneel hervormingsproces heeft namelijk ook in het domein van het (afval)transportstrafrecht geresulteerd in het partieel ontstaan van een gecommunautariseerd en geregio-naliseerd strafrecht. In § 2 wordt vervolgens zeer bondig gewezen op de mogelijke bijkomende toepassing van de uitvoerige A.D.R.-reglementering op een "gevaarlijk" afvaltransport; een vervoerreglementering die we reeds in de vorige afdeling (5) van onze studie inhoudelijk hebben overlopen.

⁶⁷³. Voor een gedetailleerde ontleding van de in de nationale én regionale wetgeving voorkomende definities van het algemeen begrip afvalstof alsook van de verschillende bijzondere afvalcategorieën kunnen we algemeen verwijzen naar o.m.: LAVRIJSEN, L., "La notion de "déchets" dans la législation existante", *Amén.*, 1990, n°spécial, 5-13; MORRENS, P., *Afvalgids*, 1989, 17-30; MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., "Afvalstoffen in Vlaanderen", *R.W.*, 1987-88, 761-769 en "Wat is een afvalstof?", *R.W.*, 1991-92, 453-458.

⁶⁷⁴. Zie MORRENS P. en DE BRUYCKER P., geciteerd in vorige voetnoot.

⁶⁷⁵. Zie GOETHALS, E., "Hoe zwak is de schakel?", *R.W.*, 1991-92, (377), 382.

§ 1. VERVOER VAN AFVALSTOFFEN KRACHTENS DE MILIEUWETGEVING EN -REGLEMENTERING INZAKE AFVALSTOFFEN

A. De grondwettelijke bevoegdheidsverdeling inzake de afvalstoffen tussen de nationale en regionale wetgever

In het kader van de Belgische staatshervormingen van 1980 en 1988 werd de bevoegdheid tot regulering van de activiteiten die betrekking hebben op afvalstoffen voor het grootste gedeelte geregionaliseerd en toegekend aan de gewesten. In uitvoering van artikel 107quater van de Grondwet verleende de bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen⁶⁷⁶ in artikel 6 § 1, II, 2° de gewestwetgever de bevoegdheid om de **ophaling en verwerking van afvalstoffen** te normeren. Deze gewestelijke bevoegdheid werd gewijzigd en uitgebreid door artikel 4 § 3 van de bijzondere Wet van 8 augustus 1988⁶⁷⁷; krachtens het thans geldende artikel 6 § 1, II, 2° verkrijgen de gewesten de exclusieve bevoegdheid over het "**afvalstoffenbeleid**", waarop een tweevoudige uitzondering wordt gemaakt voor: 1) **de invoer, de doorvoer en de uitvoer van afvalstoffen** en 2) **de radioactieve afval**⁶⁷⁸. De bijzondere wet tot hervorming der instellingen heeft aldus de bevoegdheid over deze twee laatstgenoemde materies voorbehouden aan de nationale wetgever⁶⁷⁹. Bij de uitvoering van de vierde Belgische staatshervorming (1993) zal de regionalisering terzake verder gaan en zal de gewestwetgever tevens de bevoegdheid verkrijgen voor de invoer en de uitvoer van afvalstoffen. De bevoegdheid van de nationale wetgever zal dan worden ingeperkt tot de regelgeving aangaande het radioactief afval en de doorvoer van

⁶⁷⁶. B.S., 15 augustus 1980.

⁶⁷⁷. B.S., 13 augustus 1988. De bepalingen betreffende de bevoegdheidsverdeling inzake afvalstoffen traden in werking op 1 januari 1989, zijnde de datum van inwerkingtreding van de bijzondere financieringswet (zie artikel 18 van de bijzondere Wet van 8 augustus 1988).

⁶⁷⁸. Het Brusselse hoofdstedelijk gewest heeft dezelfde bevoegdheden als het Vlaamse gewest en het Waalse gewest (artikel 4 van de bijzondere Wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Busselse instellingen, B.S., 14 januari 1989; ALEN, A., Het nieuwe België in drie fasen - Een schematisch overzicht", T.B.P., 1989, 75; VAN ORSHOVEN, P., "Het nieuwe statuut van Brussel: een derde gewest, een enige agglomeratie, drie "Gemeenschapscommissies" en ... een vierde gemeenschap", in De hervorming van de instellingen - Tweede fase, ALEN, A. en SUETENS, L.P. (ed.), 1989, 5).

⁶⁷⁹. ALEN, A., "De bevoegdheidsverdeling tussen de staat, de gemeenschappen en de gewesten - Enkele algemene bedenkingen na de derde staatshervorming", T.B.P., 1989, 143.

afvalstoffen⁶⁸⁰.

De naar de gewesten overgedragen bevoegdheid inzake "het afvalstoffenbeleid" strekt zich volgens de memorie van toelichting bij de bijzondere Wet van 8 augustus 1988 uit tot "alle beleidsaspecten inzake afvalstoffen en inzonderheid tot de reglementering, het ophalen, het storten, **het vervoeren**, het behandelen, het opslaan op of in de bodem, het stockeren en de verwerking noodzakelijk voor hergebruik, het terugwinnen en de recycling of het regenereren van afvalstoffen"⁶⁸¹. Ook vóór de wijziging in 1988 werd de vroegere bevoegdheidsomschrijving ("ophaling en verwerking van afvalstoffen") door de rechtspraak en de rechtsleer op een ruime wijze geïnterpreteerd en was men van oordeel dat de gedraging van het vervoeren van afvalstoffen begrepen was in het begrip "ophaling en verwerking", zodat deze vervoeraangelegenheid niet behoorde tot de bevoegdheid van de nationale doch van de regionale wetgever⁶⁸². De gewestwetgever heeft derhalve de bevoegdheid om door middel van decreten -die kracht van wet hebben en de geldende wetsbepalingen kunnen opheffen, aanvullen, wijzigen of vervan-

⁶⁸⁰. Zie artikel 2 van het voorstel van bijzondere wet tot vervollediging van de federale staatsstructuur, ingediend door de heer Van Rompuy c.s., Gedr.St., Senaat, 1992-93, nr. 558-1, 65-66.

⁶⁸¹. M.v.T., Gedr.St., Kamer, 1988, nr. 516/1, 6; zie ook JADOT, B., HANNEQUART, J.P. en ORBAN DE XIVRY, E., Le droit de l'environnement, 1988, 42; HAUBERT, B. en VANDERNOOT, P., "La loi nouvelle de réformes institutionnelles du 8 août 1988", Adm.Publ.(T.), 1988, 229; LAVRIJSEN, L., "De bevoegdheidsverdeling tussen de Staat en de Gewesten inzake leefmilieu na de tweede fase van de staatshervorming", in De bevoegdheden inzake milieu-beheer, 1990, 68-70 en "Répercussions de la régionalisation en matière d'environnement", Actualités du droit, 1991, 535-536.

⁶⁸². Zie o.m. Arbitragehof, 23 december 1987 (nr. 44), B.S., 27 januari 1988, 1199; Arbitragehof, 31 januari 1989 (nr. 1/89), B.S., 3 maart 1989, 3870; JADOT, B., "L'Etat, la Région et la protection de l'environnement" in De grondwettelijke bevoegdheidsverdeling inzake leefmilieu, BOCKEN, H. (ed.), 1986, 72-73 en "Les compétences nationales et régionales quant à la répression des infractions en matière d'environnement ... en Région wallonne", in La répression des infractions en matière d'environnement ... en Région wallonne, JADOT, B. (ed.), 1987, 87-88.

In de decretale Vlaamse wetgeving valt "het vervoeren" van afvalstoffen dan ook onder de omschrijving van het begrip "verwijderen" (zie artikel 3, b van het Decreet van 2 juli 1981 betreffende het beheer van afvalstoffen, infra I, 3); een gelijkkluidende definitie is terug te vinden in de Europese wetgeving (zie artikel 1 b van de EEG-richtlijn 75/442 van 15 juli 1975 betreffende afvalstoffen, PB.L., 1975, 194/47 en artikel 1 c van de EEG-richtlijn 78/319 van 20 maart 1978 betreffende toxische en gevaarlijke afvalstoffen, PB.L., 1978, 84/43).

gen⁶⁸³ - regelingen uit te vaardigen aangaande het vervoer van afvalstoffen op het grondgebied van het gewest. Met uitzondering van de radioactieve afval geldt deze decreterende bevoegdheid van de gewestwetgever voor alle soorten afvalstoffen, met inbegrip van de giftige afvalstoffen⁶⁸⁴.

Deze regionalisering van de Belgische staat op het vlak van de juridische normering van een aantal belangrijke gedragingen (in casu het vervoer) met afvalstoffen als voorwerp, is in hoge mate relevant op het domein van de strafrechtelijke handhaving van de uitgevaardigde afval(transport)-normen. Binnen de grenzen van zijn bevoegdheden kan de gewestwetgever namelijk de niet-naleving van de decreetbepalingen strafbaar stellen en de straffen voor deze inbreuken vastleggen overeenkomstig de bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, evenwel met uitzondering van de in artikel 7 Sw. bepaalde criminele straffen (artikel 11 van de bijzondere Wet van 8 augustus 1980); een incriminatiebevoegdheid waarvan de gewesten effectief gebruik maken bij het uitvoeren van het hen toegewezen afvalstoffenbeleid. Inbreuken op de specifieke regionale (afval)vervoerregelingen kunnen zodoende misdrijven vormen. Het ontleden van het materieel constitutief bestanddeel van de transportmisdrijven inzake afvalstoffen zal aldus in vele gevallen een studie impliceren van de straf- en materiële bepalingen uit de gewestelijke milieuwetgeving en -reglementering (de decreten en ordonnanties van de gewestraden en de besluiten van de gewestexecutieven). Het invullen van de objectieve delictsinhoud van de strafbaar gestelde gedragingen is op huidig ogenblik één van de belangrijkste strafrechtelijke bevoegdheden van de regionale decreetgever. Deze verstrekkende bevoegdheid tot omschrijving van de misdrijfcomponenten staat in schril contrast met de zeer beperkte bevoegdheid om de diverse strafsanciebepalingen uit te werken en met de onbevoegdheid tot het invoeren van strafprocessuele bepalingen.

⁶⁸³. Artikel 19 § 2 van de bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, genomen in uitvoering van artikel 26bis van de Grondwet.

Het Brusselse hoofdstedelijk gewest oefent haar gewestbevoegdheid uit door middel van ordonnanties, die eveneens de geldende wetsbepalingen kunnen opheffen, aanvullen, wijzigen en vervangen (artikel 4 en 7 van de bijzondere Wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen). In tegenstelling tot de decreten hebben de rechtscolleges de bevoegdheid om een beperkt wettigheidstoezicht uit te oefenen op deze ordonnanties (zie artikel 9 van de bijzondere Wet van 12 januari 1989 en VAN ORSHOVEN, P., l.c., 8-11).

⁶⁸⁴. Zie infra in deze afdeling voor de wetgevende bevoegdheid op het vlak van de giftige afvalstoffen.

gen aangaande de vorm van strafvervolging⁶⁸⁵. De voorgestelde regeling in het kader van de vierde Belgische staatshervorming (1993) houdt ook een ingrijpende wijziging in van deze strafrechtelijke bevoegdheid van de gewestwetgever en beoogt een oplossing te bieden voor de verschillende moeilijkheden die zijn veroorzaakt door de huidige beperkingen op de strafrechtelijke bevoegdheden van de gewesten⁶⁸⁶. In de nieuwe regeling zal de decreetgever nu bevoegd worden om uitzonderingen voor te schrijven op de gemeenschappelijke strafrechtsvoorschriften uit boek I van het Strafwetboek (zowel voor de misdrijfnormen als voor de strafbepalingen) en verkrijgt hij tevens een belangrijke strafprocedurale bevoegdheid⁶⁸⁷.

⁶⁸⁵. Raadpleeg aangaande de strafrechtelijke bevoegdheden van de decreetgever in het algemeen o.m.: DELVA, J. en SMETS, J., "De staatshervorming en het strafrecht", in Liber Amicorum Marc Châtel, 1991, 85-105; FAURE, M., Preadvies milieustrafrecht, 1990, 26-30 en 43-45; JADOT, B., "Les compétences nationales et régionales quant à la répression des infractions en matière d'environnement ... en Région wallonne", in La répression des infractions en matière d'environnement ... en Région wallonne, JADOT, B. (ed.), 1987, 92-111 en "Les régions belges et la répression des infractions, spécialement dans le domaine de l'environnement", R.D.P., 1989, 1075-1088; LAVRIJSEN, L., "De bevoegdheidsverdeling tussen de Staat en de Gewesten inzake leefmilieu na de tweede fase van de staatshervorming", in De bevoegdheden inzake milieubeheer, 1990, 160-174; VERSTRAETEN, R., Strafrechtelijke aspecten van de staatshervorming, Syllabus postuniversitair centrum West-Vlaanderen, 1991, 39 p.

De strafrechtelijke bevoegdheden van de gewesten werden niet gewijzigd door de staatshervorming van 1988 (FAURE, M., o.c., 1990, 30).

⁶⁸⁶. Zie de toelichting bij het voorstel van bijzondere wet tot vervollediging van de federale staatsstructuur, ingediend door de heer Van Rompuy c.s., Gedr.St., Senaat, 1992-93, nr. 558-1, 35.

⁶⁸⁷. Zie artikel 5 van het voorstel van bijzondere wet tot vervollediging van de federale staatsstructuur, ingediend door de heer Van Rompuy c.s., Gedr.St., Senaat, 1992-93, nr. 558-1, 69. Raadpleeg voor een eerste kritisch commentaar terzake: MESSINE, J., TULKENS, FR. en VAN DEN WYNGAERT, C., "De Sint Michielsakkoorden en de federalisering van het strafrecht: een Belgenmop?", Panopticon, 1993, p. 1-5. (tevens supra in deel I van onze studie: De transportmisdrijven in het geregionaliseerd strafrecht).

B. De wetgeving inzake invoer, uitvoer en doorvoer van afvalstoffen

(1) Bevoegdheid van de nationale wetgever

De regeling van de invoer, de uitvoer en de doorvoer van afvalstoffen blijft zoals reeds vermeld in het kader van de Belgische staatshervorming behoren tot de bevoegdheid van de nationale wetgever. Deze materie wordt uitdrukkelijk uit de gewestelijke normerende bevoegdheid uitgesloten door artikel 6 § 1, II, 2° van de bijzondere Wet van 8 augustus 1980, zoals gewijzigd door artikel 4 § 3 van de bijzondere Wet van 8 augustus 1988; de gewesten zijn thans bevoegd voor "het afvalstoffenbeleid met uitzondering van de invoer, de doorvoer en de uitvoer".

Vóór de wijziging van artikel 6 door de bijzondere wet van 1988 - luidens de initieel geldende tekst waren de gewesten bevoegd voor "de op-haling en verwerking van de afvalstoffen"- en zonder m.a.w. uitdrukkelijke vermelding van de uitzondering in de wet, namen rechtspraak en rechtsleer reeds het standpunt in dat de invoer, uitvoer en doorvoer van afvalstoffen omwille van het interstatelijk karakter ervan niet tot de bevoegdheid van de Gewesten behoorde⁶⁸⁸. De bevoegdheid van de nationale wetgever terzake werd ook tijdens de parlementaire voorbereiding van de Wet van 9 juli 1984 betreffende de invoer, de uitvoer en de doorvoer van afvalstoffen herhaaldelijk benadrukt⁶⁸⁹.

Zoals reeds supra vermeld, zal deze bevoegdheid van de nationale wetgever worden gelimiteerd tot de doorvoer van afvalstoffen bij de uitvoering van de vierde Belgische staatshervorming (1993)⁶⁹⁰.

⁶⁸⁸. Zie o.m.: Arbitragehof, 31 januari 1989 (nr. 1/89), B.S., 3 maart 1989, 3870; FAURE, M., Preadvies milieustrafrecht, 1990, 21; JADOT, B., "Les compétences nationales et régionales quant à la répression des infractions en matière d'environnement ... en Région wallonne", in La répression des infractions en matière d'environnement ... en Région wallonne, JADOT, B. (ed.), 1987, 88; LAMBRECHTS, W., Milieurecht, 1987, 211 en 244; LAVRIJSEN, L., "Staatshervorming, bevoegdheidsverdeling en milieubeleid", in De grondwettelijke bevoegdheidsverdeling inzake leefmilieu, BOCKEN, H. (ed.), 1986, 22; SUETENS, L.P., "Milieuzorg na de staatshervorming", Leefmilieu, 1981, 23; VANDERMEERSCH, D., "Het vrije verkeer van afvalstoffen in de Europese Gemeenschap", S.E.W., 6 (1984), 318.

⁶⁸⁹. Zie M.v.T., Gedr.St., Senaat, 1982-83, nr. 552/1, 2; Verslag namens de commissie voor de volksgezondheid en het leefmilieu, Gedr.St., Senaat, 1982-83, nr. 552/2 en Gedr.St., Kamer, 1983-84, nr. 900/4. Ook de Raad van State ging akkoord met deze zienswijze (zie Advies R.v.St., Gedr.St., Senaat, 1982-83, nr. 552/1, 9-10).

⁶⁹⁰. Zie artikel 2 van het voorstel van bijzondere wet tot vervolledi-

(2) *Algemene beginselen en toepassingsgebied*

In België verleent de Wet van 9 juli 1984 betreffende de invoer, de uitvoer en de doorvoer van afvalstoffen⁶⁹¹ de juridische basis voor een regeling van de grensoverschrijdende overbrenging van de afvalstoffen. Deze ruim gestelde "kaderwet" of door sommigen "delegatiewet" genoemd werd uitgevoerd in het K.B. van 2 juni 1987 houdende reglementering van de uitvoer, de invoer en de doorvoer van afvalstoffen⁶⁹². Deze wetgeving heeft uiteraard een belangrijke invloed op de gedraging van het vervoeren van de afvalstoffen over de weg die een essentiële en quasi-noodzakelijke schakel vormt in het proces van het grensoverschrijdend verkeer van afvalstoffen.

Overeenkomstig artikel 1 van de wet van 9 juli 1984 heeft de wetgeving inzake invoer, uitvoer en doorvoer van afvalstoffen tot doel de mens te beschermen en het leefmilieu te vrijwaren tegen ongewenste en schadelijke gevolgen van de invoer, de uitvoer en de doorvoer van afvalstoffen⁶⁹³; vanuit deze doelstelling wil de nationale wetgever bijdragen tot het uitvoeren van de in artikel 1 gepreciseerde richtlijnen van de Europese Gemeenschap inzake afvalstoffen⁶⁹⁴.

ging van de federale staatsstructuur, ingediend door de heer Van Rompuy c.s., Gedr.St., Senaat, 1992-93, nr. 558-1, 65-66.

⁶⁹¹. B.S., 4 oktober 1984.

⁶⁹². B.S., 19 juni 1987. Gewijzigd bij K.B. van 18 februari 1988 (B.S., 12-3-1988). Zie voor het uitvoeringsbesluit inzake de retributies voor de afgifte van de vereiste formulieren: K.B. van 4 augustus 1987, B.S., 15 augustus 1987.

⁶⁹³. Ook luidens de memorie van toelichting wenst de wetgever met het oog op de bescherming van de mens en het leefmilieu een reglementering en een toezicht uit te werken om de grensoverschrijdende afvalstromen te beheersen (Gedr.St., Senaat, 1982-83, nr. 552/1, 2).

⁶⁹⁴. HANNEQUART, J.P., La législation sur le transport des déchets dangereux - Belgique, Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail, 1987, 36. De volgende Europese richtlijnen worden in artikel 1 vernoemd:

- Richtlijn 75/442/EEG van 15 juli 1975 betreffende de afvalstoffen, P.B.L., 1975, 194/47;
- Richtlijn 75/439/EEG van 16 juni 1975 inzake de verwijdering van afge-
werkte olie, P.B.L., 1975, 194/31;
- Richtlijn 76/403/EEG van 6 april 1976 betreffende de verwijdering van
polychloorbifenylen en polychloorterfenylen, P.B.L., 1976, 108/41;
- Richtlijn 78/176/EEG van 20 februari 1978 betreffende de afvalstoffen
afkomstig van de titaandioxideïndustrie, P.B.L., 1978, 54/19;
- Richtlijn 78/319/EEG van 20 maart 1978 betreffende de toxische en gevaar-
lijke afvalstoffen, P.B.L., 1978, 84/43.

Om het toepassingsgebied van de wet duidelijk te kunnen omschrijven en af

Ter aflijning van het toepassingsgebied van de wet van 9 juli 1984, wordt het begrip afvalstoffen gedefinieerd als "elke stof, elk voorwerp waarvan de houder hetzij zich ondoet, hetzij rechtens verplicht is zich te ontdoen" (artikel 2). Deze algemene definitie, overgenomen uit de EEG-wetgeving⁶⁹⁵, wordt verder gepreciseerd in artikel 1 van het uitvoeringsbesluit van 2 juni 1987, waarbij § 1 van dit artikel additioneel bepaalt dat afvalstoffen voorwerpen en produkten zijn die "een risico voor de mens en het leefmilieu betekenen" en § 2 de eigenschappen van zulke voorwerpen en produkten op een zeer ruime wijze aangeeft⁶⁹⁶. Dat de houder van een stof "rechtens verplicht is zich te ontdoen van deze stof" betekent dat een geldende rechtsbepaling deze stof het statuut van afvalstof toekent⁶⁹⁷.

te bakenen, was het volgens de Raad van State aangewezen de EEG-richtlijnen in de wet te vermelden (Advies R.v.St., Gedr.St., Senaat, nr. 552/1, 12).

⁶⁹⁵. Zie artikel 1, a) van de EEG-richtlijn 75/442 van 15 juli 1975 betreffende afvalstoffen, PB.L., 1975, 194/47 en van de EEG-richtlijn 78/319 van 20 maart 1978 betreffende toxische en gevaarlijke afvalstoffen, PB.L., 1978, 84/43 (onder afvalstof wordt verstaan "elke stof of elk voorwerp waarvan de houder zich ontdoet of zich moet ontdoen krachtens de geldende nationale bepalingen").

⁶⁹⁶. Met name voorwerpen of produkten die stoffen bevatten, besmet zijn door of te beschouwen zijn als stoffen die ontplofbaar, oxiderend, zeer licht ontvlambaar, lichtontvlambaar, zeer giftig, giftig, schadelijk, corrosief, irriterend, voor het milieu gevaarlijk, kankerverwekkend, teratogeen, mutageen en besmettelijk zijn (artikel 1 § 2). Een exemplatieve lijst van stoffen en materialen met de in § 2 opgesomde "gevaarlijke" eigenschappen komt voor in bijlage I bij het K.B. van 2 juni 1987. Gelet op de ruime inhoud van deze eigenschappen, zullen vrijwel alle getransporteerde afvalstoffen hieraan beantwoorden en aldus een dergelijk risico inhouden (cf. DE PUE, E., LAVRIJSEN, L. en STRYCKERS, P., Milieuzakboekje, 1993, 203; MORRENS, P., en DE BRUYCKER, P., Afvalgids, 1992, 30 en "Afvalstoffen in Vlaanderen", R.W., 1987-88, 768). De producent of de houder van de stoffen kan evenwel door middel van geschikte proeven bewijzen dat de stoffen de in § 2 opgesomde eigenschappen niet bezitten (zie artikel 1 § 4, in fine van het K.B. van 2 juni 1987). Het K.B. creëert m.a.w. een weerlegbaar vermoeden dat het voorwerp of het produkt een afvalstof is van zodra het besmet is door zekere gevaarlijke stoffen of zulke stoffen bevat, ongeacht de graad van besmetting door of concentratie van deze stoffen (zie VANDERMEERSCH, D., "Het Koninklijk Besluit van 2 juni 1987 houdende reglementering van de uitvoer, de invoer en de doorvoer van afvalstoffen", in Milieurecht - Recente ontwikkelingen, BOCKEN, H. (ed.), Deel I, 1988, 134-135).

⁶⁹⁷. De begripsomschrijving "rechtens" is ruimer dan de definitie van artikel 3, a) van het Vlaamse afvaldecreet van 2 juli 1981, gezien deze laatste tekst voor de toekenning van het statuut van afvalstof enkel refereert aan de bepalingen van het decreet en de uitvoeringsbesluiten, terwijl de term "rechtens" elke geldende rechtsbepaling inhoudt (zie: MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., Afvalgids, 1992, 2ed., 30 en "Afvalstoffen in Vlaanderen", 1987-88, 768).

Bepaalde stoffen vallen evenwel buiten het toepassingsgebied van de wetgeving in-, uit- en doorvoer van afvalstoffen (artikel 3 van de Wet van 9 juli 1984 en artikel 1 § 4 van het K.B. van 2 juni 1987)⁶⁹⁸. Gelet op de aangehaalde EEG-richtlijnen in de doelstelling van de wet, de omschrijving van het begrip afvalstof en de uitdrukkelijk vermelde uitzonderingen op het toepassingsgebied ratione materiae, geldt de regeling uit de Wet van 9 juli 1984 en het uitvoeringsbesluit van 2 juni 1987 eveneens voor giftige afvalstoffen⁶⁹⁹. Deze reglementering is vervolgens enkel toepasselijk in geval van een grensoverschrijdende overbrenging (zijnde de uitvoer, invoer en doorvoer) van afvalstoffen tussen EEG-lidstaten en tussen EEG-lidstaten en derde staten (artikel 1 § 1 en artikel 2 van het K.B. van 2 juni 1987).

Ter normering van de invoer, uitvoer en doorvoer van afvalstoffen bevat de Wet van 9 juli 1984 slechts enkele algemene beginselen aangaande een meldingsplicht en een mogelijkheid tot reglementering en vertrouwt de verdere materiële uitwerking en regeling ervan volledig toe aan de Koning⁷⁰⁰. In zeer algemene termen bepaalt deze wet dat de invoer, de uitvoer en de doorvoer van afvalstoffen primo onderworpen zijn aan een aangifte,

⁶⁹⁸. Met name:

- afvalwaters (als bedoeld in de Wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de oppervlaktewaters);
- gasvormige effluenten die in de atmosfeer worden uitgestoten;
- natuurlijke ertsen, al dan niet bewerkte metalen en hun legeringen;
- explosieve stoffen (als bedoeld in het K.B. van 23 september 1958 houdende algemeen reglement inzake explosieve stoffen, supra in het hoofdstuk aangaande de gevaarlijke goederen besproken);
- radioactieve afval (als bedoeld in de Wet van 29 maart 1958 betreffende de bescherming van de bevolking tegen de uit ioniserende stralingen voortvloeiende gevaren en de uitvoeringsbesluiten);
- afval scheepvaart (afval op land gelost en afkomstig van de normale werking van de schepen, met inbegrip van de afvalwaters en bezinksels).

⁶⁹⁹. Zie ook BOCKEN, H., LAVRIJSEN, L. en VANDEN BON, A., l.c., (216), 227; LAVRIJSEN, L., Gevaarlijke Stoffen, 1986, 110. Het uitvoeringsbesluit van 2 juni 1987 (artikel 18 § 1) voorziet dan ook in de aanpassing van het K.B. van 9 februari 1976 houdende algemeen reglement op de giftige afval door de voorschriften die betrekking hebben op de invoervergunning en de meldingsplicht voor het in- en uitvoeren van giftige afval op te heffen.

⁷⁰⁰. Het zeer algemeen en weinig precies karakter van de wetsbepalingen werd benadrukt en bekritiseerd zowel in het advies van de Raad van State als tijdens de parlementaire voorbereiding (zie Gedr.St., Senaat, 1982-83, 552/1, 10-11 (R.v.St.) en 552/2; Hand., Senaat, 1983-84, 29 maart 1984, 2103-2105); de wet bevat in vergelijking tot een traditionele kaderwet een veel ruimere delegatie van bevoegdheden.

waarvan de Koning de modaliteiten bepaalt (artikel 4)⁷⁰¹ en secundo door de Koning kunnen verboden of reglementeerd worden (artikel 5). De invoer en doorvoer van afvalstoffen afkomstig uit een EEG-lidstaat kunnen evenwel slechts worden verboden of beperkt met het oog op de bescherming van de veiligheid, de gezondheid en het leven van personen, dieren of planten (artikel 6); een beperking in de wet ingebouwd om niet in strijd te zijn met één van de basisregels van het EEG-verdrag, zijnde het vrij verkeer van goederen binnen de Gemeenschap⁷⁰². De Koning verkrijgt tevens in artikel 7 de ruime bevoegdheid om binnen het toepassingsgebied van de wet alle vereiste maatregelen vast te stellen ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en de krachtens die verdragen tot stand gekomen internationale akten; maatregelen die de opheffing en wijziging van wetsbepalingen kunnen inhouden en die genomen worden bij een

⁷⁰¹. Deze meldingsplicht heeft een dubbel doel:

1) de organisatie van een toezicht op het grensoverschrijdend verkeer van afvalstoffen en in de eerste plaats het verhinderen van de invoer van afvalstoffen waarvoor geen gepaste verwijderingsmethode in België voorhanden is;

2) een informatieverlening aangaande zulk verkeer naar de Gewesten toe, die hiermede rekening kunnen houden bij het opstellen van afvalverwijderingsplannen.

(M.v.T., Gedr.St., Senaat, 1982-83, nr. 552/1, 3; LAMBRECHTS, W., Milieurecht, 1987, 246).

⁷⁰². M.v.T., Gedr.St., Senaat, 1982-83, nr. 552/1, 4 (met uitdrukkelijke vermelding van artikel 36 van het EEG-verdrag); MORRENS, P., Afvalgids, 1989, 48.

De invoeging van artikel 6 in de Wet van 9 juli 1984 betekent dat de nationale wetgever de EEG-basisregel van het vrij verkeer van goederen toepasselijk acht op het afvalstoffenverkeer (HANNEQUART, J.P., "Droit européen et droit belge relatif aux transferts transfrontaliers de déchets", Amén., 1990, (63), 74; LAVRIJSEN, L., "Grensoverschrijdende overbrenging van giftige en gevaarlijke afvalstoffen in het licht van de Belgische en Vlaamse wetgeving", in Les problèmes juridiques posés par les flux transfrontières de déchets toxiques, SANCY, M. (ed.), 1988, (29), 32-33); een standpunt dat reeds voordien in de rechtsleer werd ingegenomen (zie VANDERMEERSCH, D., "Het vrije verkeer van afvalstoffen in de Europese Gemeenschap", S.E.W., 6 (1984), 315-340; herhaald in "La libre circulation des déchets dans la Communauté européenne", in Milieurecht - Recente ontwikkelingen, BOCKEN, H. (ed.), Deel I, 1988, 125-129).

De bescherming van de openbare veiligheid, de gezondheid en het leven van personen, dieren of planten wordt uitdrukkelijk in artikel 36 van het EEG-verdrag vermeld als één van de gronden ter rechtvaardiging van verboden of beperkingen van in-, uit- en doorvoer en geldt m.a.w. als één van de uitzonderingen op het principieel verbod van kwantitatieve in- en uitvoerbeperkingen en maatregelen van gelijke werking tussen de EEG-lidstaten (zie de artikelen 30-34 van het EEG-verdrag). Zulke verboden of beperkingen mogen echter geen middel tot willekeurige discriminatie noch een verkapte beperking van de handel tussen de lidstaten vormen (artikel 36, in fine).

in ministerraad overlegd besluit⁷⁰³.

Afwijkingen op de bepalingen van de wet of van de uitvoeringsbesluiten kunnen -mits naleving van de doelstelling van de wet- door de Koning op een gemotiveerde wijze worden toegestaan in uitzonderlijke en gevaarlijke omstandigheden (artikel 9).

Het overtreden van de bepalingen van de wet, van de uitvoeringsbesluiten⁷⁰⁴ en van de verleende vergunningen, alsmede het verhinderen van het krachtens de wet geregelde toezicht wordt strafbaar gesteld met correctie- nele vrijheids- en vermogensstraffen in artikel 10 van de Wet van 9 juli 1984⁷⁰⁵. De in de Wet van 1984 geïncrimineerde afvalmisdrijven zijn dan ook

⁷⁰³. Een gelijkaardige bevoegdheid wordt toegekend aan de Vlaamse executieve in het Vlaams afvaldecreet van 2 juli 1981 (artikel 48), alsmede aan de Koning in artikel 1, lid 1 van de belangrijke transportstrafwet van 18 februari 1969 (B.S., 4 april 1969), die in het domein van het wegtransportstrafrecht fungeert als strafrechtsgrond voor de inbreuken op de Europese sociale regeling inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf als controleapparaat, alsook voor bepaalde overtredingen van de regeling aangaande het professioneel goederenvervoer en het vervoer van gevaarlijke goederen.

⁷⁰⁴. Ook artikel 20 van het uitvoeringsbesluit, het K.B. van 2 juni 1987 verwijst voor de bestraffing van de inbreuken naar de strafbepalingen van de Wet van 9 juli 1984.

⁷⁰⁵. Hierbij is het vanuit penaal perspectief interessant even in te gaan op de korte geschiedenis van een aparte regeling van de strafbare deelneming; een niet-alledaags verschijnsel in de wetteksten van het bijzonder strafrecht.

Het oorspronkelijk wetsontwerp verklaarde de gemeenrechtelijke regeling van de strafbare deelneming (hoofdstuk VII van boek 1 van het Strafwetboek) niet toepasselijk (zie artikel 15) en voorzag in een eigen regeling van mededaderschap: de mededader van het misdrijf is een ieder die bevoegd is bevelen of onderrichtingen te geven aan de overtreder, tenzij hij het misdrijf niet heeft kunnen verhinderen (artikel 14, zie Gedr.St., Senaat, 1982-83, nr.552 /1, 7). Deze regeling van "het bestraffen van een handeling die niet werd gesteld" wordt in het advies van de Raad van State bekritiseerd, daar dit de eenheid en overzichtelijkheid van de wetgeving zonder voldoende redenen zou doen teloor gaan (Gedr.St., Senaat, 1982-83, nr. 552/1, 15). Op grond van de bepaling van artikel 14 werd de deelneming door onthouding strafbaar gesteld, wat in het commune strafrecht slechts wordt aanvaard in de hypothese van een "gekwaliceerde onthouding" (zie Cass., 8 januari 1973, Arr.Cass., 1973, 470; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., Handboek Belgisch Strafrecht, 1990, 324-325; SPRIET, B., Strafrechtspraak, 1989, 189-193).

Omwille van de rechtszekerheid werd artikel 14 in de senaatscommissie voor de volksgezondheid en het leefmilieu geamendeerd en werd de eigen vorm van mededaderschap omschreven als een positieve handeling met een precisering in personam; mededader is nu de werkgever of zijn aangestelde die aan de overtreder bevelen of instructies heeft gegeven die tot de overtreding hebben geleid, tenzij hij de overtreding niet heeft kunnen verhinderen (zie Gedr.St., Senaat, 1982-83, 552/2, 6-7).

Vervolgens werd in de commissie van de kamer een amendement ingediend om

overeenkomstig de drieledige misdrijfindex van artikel 1 Sw. te kwalificeren als wanbedrijven.

De bevoegdheden van de opsporingsambtenaren, die in uitvoering van artikel 15 van de wet worden aangeduid in artikel 19 van het K.B. van 2 juni 1987⁷⁰⁶, worden opgesomd in de artikelen 16 en 17 van de wet.

(3) *Uitwerking van de voorschriften inzake de invoer, de uitvoer en de doorvoer van afvalstoffen*

De gedetailleerde uitwerking van de bepalingen die de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen normeren, geschiedt in het K.B. van 2 juni 1987; een besluit dat de basistekst vormt ter invulling van het materieel bestanddeel van de misdrijfomschrijving uit artikel 10 van de Wet van 9 juli 1984 ("overtreding van de uitvoeringsbesluiten") en dat gebaseerd is op de EEG-richtlijn 84/631 van 6 december 1984 betreffende toezicht en controle in de Gemeenschap op de grensoverschrijdende overbrenging

hoofdstuk VII van boek 1 van het Strafwetboek toepasselijk te verklaren teneinde te vermijden dat de wet een "selectief strafrecht" zou invoeren en bepaalde mededaders aan bestraffing zouden ontsnappen; het amendement werd verworpen, doch de minister zou op dit probleem in openbare vergadering terug komen (zie Gedr.St., Kamer, 1983-84, nr. 900/3, 2-3 en nr. 900/4, 8-9). Op voorstel van de regering in de openbare vergadering van de Kamer werd uiteindelijk goedgekeurd voor het laten gelden van de gemeenschappelijke regeling inzake de strafbare deelneming, zodat artikel 14 werd geschrapt en in artikel 15 de toepassing van hoofdstuk VII (boek 1 - Strafwetboek) mede werd voorzien (zie Hand., Kamer, 1983-84, 4 juni 1984, 3053-3054). Tot slot weze het opgemerkt dat de eigen regeling van de deelneming in de oorspronkelijke in het parlement ingediende tekst blijkbaar was overgenomen uit artikel 62 van het Vlaamse afvaldecreet van 2 juli 1981, waarin deze regeling evenwel als vorm van medeplichtigheid was aangeduid. Dit deelnemingsvoorschrift uit artikel 62 van het Vlaamse afvaldecreet hield echter volgens het Arbitragehof een schending in van de regels die door of krachtens de grondwet zijn vastgesteld voor het bepalen van de onderscheiden bevoegdheid van de staat, de gewesten en de gemeenschappen, met een vernietiging tot gevolg (zie Arbitragehof, 11 mei 1989 (nr. 11/89), B.S., 31 mei 1989, 9482).

⁷⁰⁶. Opmerkelijk is dat in uitvoering hiervan de bevoegde opsporingsambtenaren individueel-nominatief bij M.B. worden aangeduid (zie initieel het M.B. van 27 oktober 1987 tot aanwijzing van de personeelsleden bevoegd voor de opsporing en vaststelling van de inbreuken op de bepalingen van de reglementering van de uitvoer, de invoer en de doorvoer van afvalstoffen, B.S., 14 november 1987; thans geldt het M.B. van 15 oktober 1991, B.S., 6 november 1991).

van gevaarlijke afvalstoffen (de zogenaamde post-Seveso-richtlijn)⁷⁰⁷. Zeer recent heeft de Europese wetgever een EEG-verordening uitgevaardigd (1 februari 1993) die voorziet in de intrekking van de voormelde EEG-richtlijn nr. 84/631 op het tijdstip waarop de nieuwe verordening van toepassing wordt, zijnde 7 mei 1994⁷⁰⁸.

Hierna overlopen we bondig enkele hoofdlijnen van deze reglementering; de voorschriften die specifiek de vervoergedraging betreffen komen aan bod in een volgend punt (infra 4.).

De drie vormen van een grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen -de invoer, uitvoer en doorvoer- worden in artikel 2 van het K.B. van 2 juni 1987 gedefinieerd als *elke verrichting met het oog op:*

- * (invoer): *de overbrenging van afvalstoffen afkomstig van een EEG-lidstaat of een derde staat, voor wat de verplaatsing van de afvalstoffen betreft van het Belgisch grenskantoor langs waar de afvalstoffen het land binnenkomen tot aan de ontvanger*⁷⁰⁹

⁷⁰⁷. P.B.L., 1984, 326/31; VANDERMEERSCH, D., "Het Koninklijk Besluit van 2 juni 1987 houdende reglementering van de uitvoer, de invoer en de doorvoer van afvalstoffen", in Milieurecht - Recente ontwikkelingen, BOCKEN, H. (ed.), Deel I, 1988, 133.

De EEG-richtlijn 84/631 werd gewijzigd bij richtlijn 85/469 van 22 juli 1985 (P.B.L., 1985, 272/1), richtlijn 86/121 van 8 april 1986 (P.B.L., 1986, 100/20), richtlijn 86/279 van 12 juni 1986 (P.B.L., 1986, 181/13), en richtlijn 87/112 van 23 december 1986 (P.B.L., 1987, 48/31).

Deze EEG-richtlijn kan dan ook richtinggevend zijn bij de interpretatie van diverse voorschriften uit het K.B. van 2 juni 1987. Raadpleeg voor een korte bespreking van deze richtlijn o.m.: HANNEQUART, J.P., "Droit européen et droit belge relatif aux transferts transfrontaliers de déchets", Amén., 1990, (63), 68-71; LAVRIJSEN, L., Gevaarlijke Stoffen, 1986, 111-112 en "De toepassing van het Europees milieurecht in België", in Rechtspraktijk en milieubescherming, C.B.R., 1991, (3), 33-35.

⁷⁰⁸. Betreft EEG-verordening nr. 259/93 van 1 februari 1993 betreffende toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Gemeenschap, P.B.L., 1993, nr. 30. De nieuwe Europese regeling blijft niet meer beperkt tot een controle op de gevaarlijke afvalstoffen, maar wordt uitgebreid tot de transporten van alle soorten afval (tussen EG-lidstaten en bij invoer uit en uitvoer naar niet-EG-lidstaten, met mogelijke uitbreiding naar binnenlands vervoer in een lidstaat). Raadpleeg voor een eerste commentaar: VERHOEVE, B., "Afval: Nieuwe EG-verordening inzake vervoer van afvalstoffen", Milieurecht Info, 1993, nr. 5 (mei '93), 13-15.

⁷⁰⁹. De ontvanger is de persoon of de onderneming naar dewelke afvalstoffen worden overgebracht om te worden verwijderd. Met verwijderen wordt bedoeld het behandelen van de afvalstoffen, het opslaan, storten op of in de bodem, evenals de dumping in zee en verbranding ervan op zee, alsmede de verwerking noodzakelijk voor hergebruik, terugwinning of recycling van de afvalstoffen (artikel 2 van het K.B. van 2 juni 1987).

- * (uitvoer): de overbrenging van afvalstoffen naar een EEG-lidstaat of een derde staat, voor wat de verplaatsing van de afvalstoffen betreft van bij de producent⁷¹⁰ of van bij de houder⁷¹¹ tot aan het Belgisch grenskantoor langs waar de afvalstoffen het land verlaten
- * (doorvoer): de overbrenging van afvalstoffen afkomstig van en met bestemming naar een EEG-lidstaat of een derde staat, voor wat de verplaatsing van de afvalstoffen betreft van bij het Belgisch grenskantoor langs waar de stoffen het land binnenkomen tot aan het Belgisch grenskantoor langs waar ze het land verlaten

Zowel de invoer, de uitvoer als de doorvoer wordt in deze definitie territoriaal beperkt tot de verplaatsing van de afvalstoffen op Belgisch grondgebied. Ingevolge deze wettelijke situering ratione loci van het materieel element van het afvalmisdrijf, kan een strafbare inbreuk op de uitvoeringsreglementering van het K.B. van 2 juni 1987 enkel strafbaar zijn indien ze gepleegd worden op Belgisch grondgebied. Een onregelmatige verplaatsing van de afvalstoffen in het buitenland (bijvoorbeeld een uitvoer of een doorvoer zonder de vereiste transportdocumenten of zonder naleving van de voorgescreven veiligheidsmaatregelen) met het oog op bijvoorbeeld een invoer in België kan zodoende in België strafrechtelijk niet gekwalificeerd en gesanctioneerd worden op grond van de Wet van 9 juli 1984; de begripsomschrijvingen van artikel 2 van het K.B. van 2 juni 1987 laten m.a.w. een extra-territoriale toepassing van de strafbepaling uit artikel 10 van de Wet van 9 juli 1984 terzake niet toe⁷¹².

De -strafrechtelijk gehandhaafde- administratieve procedure die moet

⁷¹⁰. De *producent* is elke persoon wiens activiteit afvalstoffen heeft voorgebracht en/of elke persoon die voorbehandelingen, vermengingen of andere bewerkingen heeft verricht die leiden tot wijziging in de aard of de samenstelling van die afvalstoffen (artikel 2 van het K.B. van 2 juni 1987).

⁷¹¹. De *houder* is de producent van de afvalstoffen of elke andere persoon of onderneming die van plan is een grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen te verrichten of te doen verrichten (artikel 2 van het K.B. van 2 juni 1987).

⁷¹². Zo vereist bv. artikel 7 V.T.Sv. (misdrijven door Belgen gepleegd in het buitenland) dat het feit door de Belgische wet misdaad of wanbedrijf wordt genoemd; in casu kan de gedraging slechts een wanbedrijf (gelet op de correctionele straffen in artikel 10 van de Wet van 9 juli 1984) genoemd worden indien de materiële verplaatsing van de afvalstoffen geschiedt op Belgisch grondgebied (gelet op artikel 2 van het K.B. van 2 juni 1987). Het kan evenmin gaan om een strafbare poging tot invoer van afvalstoffen in België, gezien een poging tot een wanbedrijf slechts strafbaar is wanneer de wet dit uitdrukkelijk bepaalt (artikel 53 Sw.), quod non.

gevolgd worden bij een grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen is gebaseerd op een procedure van kennisgeving aan de verschillende bevoegde overheden (van de landen van verzending, doorvoer en bestemming) die zowel vóór als na de overbrenging in kennis moeten gesteld worden en aldus een nauwkeurig toezicht en controle kunnen uitoefenen op de internationale afvalstromen; door de vereiste van de voorafgaande kennisgeving kunnen deze overheden zich desgevallend verzetten tegen een bepaalde overbrenging of hieraan strikte voorwaarden verbinden⁷¹³ ⁷¹⁴. In de kennisgevingsprocedure fungeert het zogenaamd "*formulier*" als het centraal administratief geschrift; dit formulier, ook "*eenvormig begeleidend document*" genoemd en waarvan het model is opgenomen in bijlage II bij het K.B.⁷¹⁵, bestaat uit

⁷¹³. De communautaire richtlijn 84/631 van 6 december 1984 -waarop het K.B. van 1987 gebaseerd is- heeft tot hoofddoel niet de grensoverschrijdende overbrenging te verhinderen of te verminderen, doch deze streng te controleren (zie VAN DER MENSBRUGGHE, Y., "Portée et perspectives de la Convention de Bâle du 22 mars 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination", Eur.Vervoerr., 1991, 147). Met de in de EEG-richtlijn uitgewerkte kennisgevingsprocedure wil de EEG-wetgever een einde maken aan het "*tourisme des déchets*" (zie VON KEMPIS, K., "La proposition de directive communautaire concernant la responsabilité civile pour les dommages causés par les déchets", Eur.Vervoerr., 1991, 155).

⁷¹⁴. De controle-techniek van de voorafgaande notificatie wordt ook in de internationale regulering van de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen als basisprincipe aangewend teneinde reeds op voorhand de operatie te kunnen evalueren en desgevallend voorzorgsmaatregelen te treffen (zie KISS, A., Droit international de l'environnement, 1989, 291-292 en "International environmental law", in International Encyclopaedia of Laws (gen. ed. BLANPAIN, R.), Environmental Law (ed. BOES, M.), Vol. 1., nr. 56, p. 52

Raadpleeg bv. de kennisgevingsprocedure uitgewerkt in artikel 6 van het Verdrag van Basel van 22 maart 1989 inzake de controle op de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen en de verwijdering ervan; een verdrag uitgewerkt door de UNEP van de Verenigde Naties. Luidens de bepalingen van dit verdrag van Basel is het verrichten van een grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke of andere afval zonder kennisgeving aan de betrokken staten een vorm van onrechtmatig verkeer ("*un trafic illicite*", artikel 9, 1°, a) en een dergelijk verkeer constitueert een strafrechtelijk misdrijf ("*une infraction pénale*", artikel 4, 3°).

Ook de nieuwe EEG-verordening nr. 259/93 van 1 februari 1993 die uitvoering geeft aan het voormelde verdrag van Basel en die vanaf mei 1994 in de plaats komt van de EEG-richtlijn nr. 84/632 (geciteerd in vorige voetnoot) is gebaseerd op het beginsel van een voorafgaande kennisgeving bij de overbrenging van afvalstoffen (zie de 9de considerans in de preambule van de verordening -P.B.L., 1993, nr. 30, 1- en VERHOEVE, B., l.c., 14).

⁷¹⁵. Dit model werd overgenomen uit de EEG-wetgeving; zie het uniform begeleidend EEG-document in bijlage I bij de EEG-richtlijn 84/631 van 6 december 1984 (P.B.L., 1984, 326/31), als vervangen door bijlage I van de EEG-richtlijn 85/469 van 22 juli 1985 (P.B.L., 1985, 272/1).

drie exemplaren die elk opgebouwd zijn uit vier delen (een deel kennisgeving, een deel ontvangstbevestiging, een deel vervoerregelingen en een deel ontvangstbewijs door de ontvanger)^{716 717}. Exemplaar nr. 1 van het formulier is bestemd voor de bevoegde overheid die het ontvangstbewijs afgeeft, exemplaar nr. 2 voor de houder van de afvalstoffen en exemplaar nr. 3 dient de afvalstoffen tijdens hun overbrenging te vergezellen en is bestemd voor de ontvanger van de afvalstoffen⁷¹⁸.

In deel I van onze studie hebben we onderzocht op welke wijze dit "formulier" of "eenvormig begeleidend document" het voorwerp kan uitmaken van de gemeenrechtelijke misdrijven van *valsheid in geschriften* en van het *gebruik van valse stukken* (artikel 193 e.v. Sw.)⁷¹⁹.

De invoer, uitvoer en doorvoer van de afvalstoffen kunnen in beginsel slechts plaatsvinden nadat voldaan is aan de voorschriften van artikel 3 § 1 van het K.B. van 1987⁷²⁰ die op gedetailleerde wijze een regeling uit-

⁷¹⁶. Artikel 2 van het K.B. van 2 juni 1987 preciseert verder uit welke vakken elk deel van het formulier is opgebouwd. Het deel "vervoerregeling" bv. omvat de vakken 3, 8, 12, 17, 18, 23, 31 en 34 op het begeleidend document.

⁷¹⁷. Deze kennisgevingsprocedure wordt door de minister van leefmilieu in uitvoering van artikel 15 van het K.B. van 1987 uitvoerig toegelicht in een "Advies aan alle betrokken partijen in het raam van de procedure ingesteld door het K.B. van 2 juni 1987 houdende reglementering van de uitvoer, de invoer en de doorvoer van de afvalstoffen", gepubliceerd in *B.S.*, 15 augustus 1987, 12269-12294. De wijziging van de procedure (artikel 3 § 1, 5°) door het K.B. van 18 februari 1988 (*B.S.*, 12 maart 1988) wordt bondig toegelicht in een "Bericht aan alle betrokken partijen ...", *B.S.*, 12 maart 1988, 3595.

Deze toelichting werd overgenomen uit bijlage IV van de EEG-richtlijn 85/469 van 22 juli 1985 (*P.B.L.*, 1985, 272/1, gewijzigd bij EEG-richtlijn 87/112, *P.B.L.*, 1987, 48/31). Luidens deze richtlijn moet het formulier worden ingevuld overeenkomstig deze toelichting (artikel 3) en moeten de lidstaten de toelichting ter kennis brengen van hen die het formulier moeten invullen (artikel 4).

⁷¹⁸. Ook het Verdrag van Basel van 22 maart 1989 inzake de controle op de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan vereist dat de gevaarlijke en de andere afvalstoffen vanaf de plaats waar de overbrenging aanvangt tot de plaats van verwijdering vergezeld zijn van een overbrengingsdocument ("un document de mouvement"; artikel 4, 7°, c) met een aantal verplichte gegevens (zie bijlage V-B van het verdrag) die indien mogelijk worden geïntegreerd in een document vereist door de transportreglementering (noot onder bijlage V-B).

⁷¹⁹. Zie supra in deel I: Een overzicht van een aantal gemeenrechtelijke misdrijven. Valsheid in geschriften en gebruik van valse stukken.

⁷²⁰. Artikel 4 § 1 (uitvoer), artikel 5 § 1 (invoer) en artikel 6 § 1 (doorvoer) van het K.B. van 2 juni 1987.

werken voor het successief in het overbrengingsproces invullen van de vier delen van elk exemplaar van het formulier, alsmede voor het verzenden (zowel origineel als afschriften) en het bewaren van de drie exemplaren van het begeleidend document. De uitgewerkte regeling maakt hierbij een onderscheid naargelang de afvalstoffen al dan niet afkomstig zijn van of bestemd zijn voor een EEG-lidstaat en preciseert de concrete taak in hoofde van de verschillende bij de grensoverschrijdende overbrenging betrokken personen (producent, houder, bevoegde overheid, vervoerder en ontvanger)^{721 722}. Alle documenten (exemplaren en afschriften van het formulier) moeten gedurende een tijdsperiode van minimaal twee jaar worden bewaard (artikel 14 van het K.B. van 2 juni 1987)⁷²³.

Deze procedure van kennisgeving moet in beginsel worden gebruikt voor elke grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen, m.a.w. voor ieder afzonderlijk transport⁷²⁴. Men kan evenwel gebruik maken van een *vereenvoudigde procedure van "algemene kennisgeving"* indien het gaat om regel-

⁷²¹. Raadpleeg voor de concrete procedure behalve de betreffende wetteksten en het supra in voetnoot geciteerde advies van de minister van leefmilieu o.m.: DE PUE, E., LAVRIJSEN, L. en STRYCKERS, P., o.c., 1993, 204-206; LAVRIJSEN, L., "Grensoverschrijdende overbrenging van giftige en gevaarlijke afvalstoffen in het licht van de Belgische en Vlaamse wetgeving", in Les problèmes juridiques posés par les flux transfrontières de déchets toxiques, SANCY, M. (ed.), 1988, 29-38; MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., Afvalgids, 1992, 2ed., 67-70 en 151-162; SANCY, M., "Les problèmes juridiques posés par les flux transfrontières de déchets toxiques: le cas Wallon", in Les problèmes juridiques posés par les flux transfrontières de déchets toxiques, (13), 22-24; X, "Afvalstoffen - Kennisgeving in-, uit- en doorvoer van gevaarlijke afvalstoffen - Nationale en Europese wetgeving", in Bijvoorbeeld, Modellen voor het bedrijfsleven, I.18; VANDERMEERSCH, D., "Het Koninklijk Besluit van 2 juni 1987 houdende reglementering van de uitvoer, de invoer en de doorvoer van afvalstoffen", in Milieurecht - Recente ontwikkelingen, BOCKEN, H. (ed.), Deel I, 1988, 136-141. Zeer recent werd de wijze van overdracht van de verscheidene gegevens aan de bevoegde minister geregeld bij M.B. van 25 mei 1992, B.S., 27 juni 1992).

⁷²². Ingevolge al deze formulierverrichtingen worden de analoge communautaire kennisgevingsvoorschriften uit de EEG-richtlijn 84/631 terecht getypeerd als een "paper chase" (zie ADAMS, T., "Environmental law in the European Communities", in International Environmental Law and Regulation, SCHLICKMAN, J.A., McMAHON T.M. en VAN RIEL, N. (coordinating authors), 1991, E.C.-15).

⁷²³. Zo moet bv. in geval van een uitvoer van afvalstoffen uit België de houder van de afvalstoffen exemplaar nummer 2 van het formulier bewaren (zie artikel 3 § 1, 3°, lid 2 van het K.B. van 2 juni 1987).

⁷²⁴. LAVRIJSEN, L., "Grensoverschrijdende overbrenging van giftige en gevaarlijke afvalstoffen in het licht van de Belgische en Vlaamse wetgeving", in Les problèmes juridiques posés par les flux transfrontières de déchets toxiques, SANCY, M. (ed.), 1988, (29), 35.

matige overbrengingen van afvalstoffen met dezelfde fysische en chemische eigenschappen naar eenzelfde ontvanger via dezelfde douanekantoren van de EEG-lidstaten (zie artikel 16 van het K.B. van 2 juni 1987); in deze procedure van algemene kennisgeving kan het formulier verscheidene overbrengingen van afvalstoffen omvatten gedurende maximum één jaar (artikel 16 § 3), zodat het niet vereist is telkenmale de uitgebreide administratieve kennisgevingsprocedure te doorlopen⁷²⁵. Het K.B. van 1987 voorziet tevens in een *afwijkende en vereenvoudigde procedure van kennisgeving voor de grensoverschrijdende overbrenging van "afvalstoffen van non-ferrometalen"* die beschouwd worden als secundaire grondstoffen en waarvoor een contractuele regeling is gesloten betreffende hun hergebruik, regeneratie of recycling (zie artikel 17 van het K.B. van 2 juni 1987). Bij deze laatstvermelde procedure maakt men eveneens gebruik van een apart en vereenvoudigd "formulier", weergegeven in bijlage III bij het K.B. van 1987⁷²⁶.

(4) *Specifieke vervoervoorschriften in geval van een grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen*

In het administratief controle-systeem inzake de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen, krijgt ook de vervoerder van de afvalstoffen een -weliswaar beperkte- rol toebedeeld. De bepalingen van elke procedure van kennisgeving uit het K.B. van 2 juni 1987 schrijven namelijk

⁷²⁵. Dat het een kennisgeving per transport of een algemene kennisgeving betreft, wordt aangeduid in vak 2 van het eenvormig begeleidend document en is tevens af te leiden uit het deel ontvangstbevestiging van het formulier.

In deze algemene kennisgevingsprocedure moet de houder (in geval van uitvoer) of de ontvanger (in geval van invoer) maandelijks aan de bevoegde regionale autoriteit bepaalde inlichtingen verstrekken, zoals de exacte hoeveelheid of periodieke overzichten van de in- of uitgevoerde afvalstoffen (artikel 16 § 2 van het K.B. van 2 juni 1987).

⁷²⁶. Dit vereenvoudigd formulier, genaamd "verklaringen betreffende afvalstoffen van non-ferrometalen, bestemd voor hergebruik, regeneratie of recycling" bestaat uit vier exemplaren, die bestemd zijn voor de geadresseerde van de afvalstoffen (exemplaar nr. 1), voor de bevoegde autoriteit (nr. 2 en 4) en voor de houder van de afvalstoffen (nr. 3). Raadpleeg aangaande artikel 17 tevens de bijlage bij het Advies van de minister van leefmilieu, B.S., 15 augustus 1987, 12293-12294. Het model van dit specifieke formulier werd overgenomen uit de EEG-wetgeving; zie het model in bijlage III bij de EEG-richtlijn 84/631 (P.B.L., 1984, 326/31), als vervangen door bijlage II bij de EEG-richtlijn 85/469 (P.B.L., 1985, 272/1).

voor dat bepaalde exemplaren van het vereiste formulier de lading afvalstoffen moeten vergezellen, zodat de vervoerder in het bezit dient te zijn van deze stukken. Het K.B. van 1987 legt tevens in het kader van een grensoverschrijdende overbrenging aan de vervoerder een aantal algemene veiligheidsmaatregelen op. Indien de vervoerder evenwel de invoer, uitvoer of doorvoer van de afvalstoffen zelf verricht en aldus in het proces van overbrenging optreedt als houder van de afvalstoffen, zal hij uiteraard in die hoedanigheid de supra aangehaalde kennisgevingsprocedure in haar geheel dienen uit te voeren.

a) Documenten die het afvaltransport moeten vergezellen

In de normale procedure van kennisgeving (geldt niet voor de non-ferro afval) zendt de houder van de afvalstoffen -na invulling van het deel "kennisgeving"- de drie exemplaren van het formulier naar de bevoegde autoriteiten. Indien de bevoegde autoriteit geen bezwaar aantekent tegen de overbrenging, vult deze het deel "ontvangstbevestiging" in op de drie exemplaren en zendt de exemplaren nr. 2 en nr. 3 terug naar de houder⁷²⁷. Bij de uitvoer en doorvoer van afvalstoffen kan de minister van leefmilieu bijkomend transportvoorwaarden opleggen (artikel 4 § 3-2°, 5bis en 6)⁷²⁸. Het exemplaar nr. 2 van het formulier wordt door de houder bewaard (artikel 3 § 1, 3°, lid 2), terwijl de houder en de vervoerder op exemplaar nr. 3 nauwkeurig het deel "vervoerregelingen" moeten invullen (artikel 3 § 1, 4°)⁷²⁹.

⁷²⁷. Het bezit van zulke ontvangstbevestiging ontslaat de betrokken partijen niet van de overige verplichtingen die voortvloeien uit regionale, nationale en internationale voorschriften (artikel 11 van het K.B. van 2 juni 1987).

⁷²⁸. Deze transportvoorwaarden mogen niet verschillen van de voorwaarden die voor een nationaal transport van stoffen met een vergelijkbaar gevaar zijn bepaald (artikel 4 § 3, 2°, lid 2 van het K.B. van 2 juni 1987). De mogelijkheid van het opleggen van transportvoorwaarden is in de EEG-wetgeving voorzien in artikel 4, 6° van de richtlijn 84/631 van 6 december 1984, als vervangen door artikel 1 van de richtlijn 86/279 van 12 juni 1986; dit artikel 4, 6°, lid 1 preciseert in fine dat de houder van de afvalstoffen deze transportvoorwaarden moet naleven.

⁷²⁹. De transportgegevens die behoren tot het deel "vervoerregelingen" worden gepreciseerd in artikel 2 van het K.B. van 2 juni 1987 (vakken 3, 8, 12, 17, 18, 23, 31 en 34); zie voor een toelichting bij het invullen van dit exemplaar: het reeds geciteerde advies van de minister van leefmilieu, B.S., 15 augustus 1987, 12273. Zo moet dit exemplaar o.m. door de vervoerder of diens gemachtigde vertegenwoordiger worden ondertekend (vak 31), waarmede deze de juistheid van de door hem verstrekte gegevens bevestigt

Dit exemplaar nr. 3, waarvan de houder vóór het transport een afschrift dient te verzenden naar verschillende autoriteiten (artikel 3 § 1, 5°), moet in origineel en behoorlijk ingevuld het transport van de afvalstoffen vergezellen en het is de houder van de afvalstoffen die hiervoor moet zorgen (zie de artikelen 3 § 1, 4°; 4 § 1; 5 § 1 en 6 § 1)⁷³⁰. Bij elke invoer, uitvoer en doorvoer van afvalstoffen in België in de zin van de Wet van 9 juli 1984 en het uitvoeringsbesluit van 2 juni 1987, moet de vervoerder derhalve tijdens het transport *het exemplaar nr. 3 van het eenvormig begeleidend document* kunnen voorleggen⁷³¹. In geval van wijziging van de vervoeromstandigheden -de wet geeft als voorbeeld multimodaal vervoer of onvoorziene wijzigingen- moeten de vervoerder en/of zijn personeelsleden het exemplaar nr. 3 overmaken aan de vervoerder die de afvalstoffen overneemt en het door hem laten invullen (artikel 10, b)⁷³². Bij het overschrijden van de grens is de vervoerder of zijn aangestelde verplicht exemplaar nr. 3 te laten viseren door de douaneambtenaar⁷³³. Vervolgens wordt het bewuste exemplaar nr. 3 aan de ontvanger van de afvalstoffen overhandigd⁷³⁴, die na invulling van het deel "ontvangstbewijs door de ontvanger" het origineel bewaart en een afschrift naar de verschillende autoriteiten moet verzenden ter afronding van de procedure. De vervoerder dient ons inziens in dit wettelijk systeem van de grensoverschrijdende overbrenging geen van

(Nationaal advies, vak 31/34; Europese toelichting, vak 31/34; MORRENS, P., *Afvalgids*, 1989, 73 en 112). Vak 3 (volgnummer van het transport) wordt op exemplaar nr. 3 ingevuld in het kader van de procedure van algemene kennisgeving (cf. artikel 16 van het K.B.), waarbij eenzelfde formulier (of meer precies eenzelfde exemplaar nr. 1 en 2 van het formulier en aldus eenzelfde identificatienummer van het formulier in vak 2) gebruikt wordt voor meerdere grensoverschrijdende transporten; het aantal exemplaren nr. 3 is afhankelijk van het aantal te verrichten overbrengingen.

⁷³⁰. In een procedure van algemene kennisgeving moet iedere zending van afvalstoffen vergezeld zijn van het origineel of van één van de afschriften van exemplaar nr. 3 (artikel 3 § 1, 4°, lid 2, als gewijzigd door artikel 2 van het K.B. van 18 februari 1988, *B.S.*, 12 maart 1988).

⁷³¹. MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., *Afvalgids*, 1992, 2ed., 100.

⁷³². Hiervoor is vak 34 op de achterzijde van het formulier bestemd.

⁷³³. Zie artikel 2 van het M.B. van 23 december 1991 betreffende de invoer, de uitvoer en de doorvoer van afvalstoffen (*B.S.*, 30 januari 1992). In bijlage aan dit M.B. worden de 24 douanekantoren opgesomd waarlangs de grensoverschrijdende overbrenging in België moet geschieden.

⁷³⁴. Met uitzondering van een uitvoer naar een niet EEG-lidstaat, waarbij exemplaar nr. 3 moet afgegeven worden aan het douanekantoor van vertrek uit de EEG (zie artikel 3 § 3 van het K.B. van 2 juni 1987).

de exemplaren van het formulier te bewaren, zodat de tijdelijke bewaringsplicht van twee jaar (cf. artikel 14) voor hem niet geldt⁷³⁵.

Bij een grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen van non-ferrometalen moeten de exemplaren nr. 1 en 2 van het specifiek voor zulke overbrenging geldende formulier met het transport van de non-ferro afval worden meegezonden. Ook in deze procedure bestaat er geen bewaringsplicht in hoofde van de vervoerder, daar de twee exemplaren die het vervoer moeten vergezellen bestemd zijn voor de geadresseerde van de afvalstoffen, die na invulling exemplaar nr. 1 dient te bewaren en nr. 2 dient te verzenden naar de bevoegde instanties⁷³⁶.

b) Algemene veiligheidsbepalingen

De houder van de afvalstoffen heeft een informatieplicht t.a.v. de vervoerder. Hij moet aan de vervoerder alle inlichtingen verstrekken opdat deze de verplichtingen kan nakomen die hem in het K.B. van 1987 en in de internationale akkoorden worden opgelegd (artikel 9 § 1)⁷³⁷.

⁷³⁵. Het supra geciteerde advies van de minister van leefmilieu bepaalt evenwel dat de vervoerder een fotokopie van ieder exemplaar nr. 3 moet behouden (B.S., 15 augustus 1987, 12271, punt II.A.5); een verplichting die naar onze mening niet terug te vinden is in de nationale wettekst en om deze reden op het strafrechtelijke vlak niet sanctioneerbaar is. Deze regel uit het nationaal ministerieel advies werd overgenomen uit de toelichting bij het uniform begeleidend document in de EEG-wetgeving (zie punt E van de algemene toelichting uit bijlage IV van de EEG-richtlijn 85/469 van 22 juli 1985, PB.L., 1985, 272/1), doch de communautaire wetgeving inzake de grensoverschrijdende overbrenging bepaalt terzake dat (nadat de houder het document heeft ingevuld voor verzending) alle ondernemingen die verder bij de verrichtingen betrokken zijn (dit is o.m. de vervoerder), het begeleidend document moeten invullen, ondertekenen en een afschrift ervan bewaren (zie artikel 6, 3° van de EEG-richtlijn 84/631 van 6 december 1984, PB.L., 1984, 326/31). Deze communautaire bepaling werd in zulke algemene termen evenwel niet omgezet in de interne Belgische reglementaire voorschriften.

⁷³⁶. Raadpleeg voor de te volgen procedure artikel 17 van het K.B. van 2 juni 1987 en de toelichting op dit formulier, waarvan een model voorkomt in bijlage III bij het K.B. De vervoerder moet op dit document geen gegevens invullen en diens identiteit wordt evenmin vermeld.

⁷³⁷. JADOT, B., HANNEQUART, J.P. en ORBAN DE XIVRY, E., o.c., p. 199, nr. 408; LAVRIJSEN, L., "Grensoverschrijdende overbrenging van giftige en gevaarlijke afvalstoffen in het licht van de Belgische en Vlaamse wetgeving", in Les problèmes juridiques posés par les flux transfrontières de déchets toxiques, SANCY, M. (ed.), 1988, (29), 37. De houder moet tevens nagaan of de vervoerder beschikt over de technische mogelijkheden om de afvalstoffen te vervoeren (artikel 8, 3° van het K.B. van 2 juni 1987).

Vervolgens zijn zowel de houder als de vervoerder verplicht de beste voorzorgsmaatregelen te treffen om de maximale veiligheid tijdens het vervoer te verzekeren; hierbij moeten beiden onder meer instaan voor "de naleving van de nationale bepalingen en de internationale verdragen inzake transport" (artikel 9 § 2). Ook de houder van de afvalstoffen draagt m.a.w. in die hoedanigheid een rechtstreekse en strafrechtelijk sanctioneerbare verantwoordelijkheid (krachtens artikel 10, 1° van de Wet van 9 juli 1984) voor het vervoer van de afval. Dit voorschrift van artikel 9 § 2 is op een zeer ruime wijze geformuleerd en heeft alleszins betrekking op het A.D.R.-verdrag van 30 september 1957⁷³⁸. Moet echter de houder van de afvalstoffen krachtens dit voorschrift instaan voor de naleving van alle nationale en internationale transportbepalingen? Moet hij er bijvoorbeeld voor "zorgen" dat de vervoerder beschikt over een vervoervergunning die vereist is in het kader van het verrichten van professioneel goederenvervoer over de weg of dat de EEG-voorschriften inzake de rij- en rusttijden en het controleapparaat door zowel de vervoerder als de bestuurder worden gerespecteerd? Alhoewel deze regels in brede zin behoren tot de rechtsdiscipline van "de nationale bepalingen en de internationale verdragen inzake transport", lijkt ons zulke stelling een te extensieve en foutieve interpretatie te vormen van artikel 9 § 2. Uit de kontekst van dit artikel⁷³⁹ blijkt ons inziens dat de plichten terzake in hoofde van de houder van de afvalstoffen

⁷³⁸. Ook de nieuwe EEG-verordening nr. 259/93 van 1 februari 1993 (van toepassing vanaf 7 mei 1994) legt de verplichting op tot naleving van de bepalingen van de internationale vervoerovereenkomsten die betrekking hebben op de in de verordening bedoelde afvalstoffen (artikel 32), waarbij bijlage I bij de verordening preciseert dat hiermee (o.m.) het A.D.R.-verdrag bedoeld wordt.

Zie voor een mogelijke toepasselijkheid van de A.D.R.-reglementering op de vervoergedraging in het kader van een grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen, infra § 2 van deze afdeling.

De bepaling van artikel 9 § 2 is vergelijkbaar met de uitbreiding van de strafrechtelijke verantwoordelijkheid zoals geregeld in artikel 3 van het Belgisch algemeen A.D.R.-besluit van 16 september 1991 (zie supra afdeling 5). Indien de houder van de afvalstof optreedt als opdrachtgever en/of verzender van het afvaltransport, zal zijn strafrechtelijke verantwoordelijkheid overeenkomstig het algemeen A.D.R.-besluit reeds worden verruimd naar de naleving van de A.D.R.-regels inzake het aangewende voertuig. Met artikel 9 § 2 wordt deze verantwoordelijkheid een tweede maal aanzienlijk uitgebreid en ditmaal zelfs gericht op de gehele A.D.R.-reglementering.

⁷³⁹. De verplichting inzake de naleving van de nationale en internationale transportbepalingen in de tweede zin van artikel 9 § 2 is opgevat als een verbijzondering van de nog algemener geformuleerde veiligheidsplicht uit de eerste zin van artikel 9 § 2 van het K.B. van 2 juni 1987.

essentieel georiënteerd zijn in de richting van het uitvoeren van een zo veilig mogelijke vervoersoperatie, gelet op de aard van de vervoerde stof. In deze optiek zal hij in de bijzondere hoedanigheid van houder van de afvalstoffen mede moeten instaan voor het naleven van de nationale en internationale transportbepalingen die vertrekken van de (gevaarlijke) eigenschappen van de vervoerde objecten specifiek de veiligheid van het afvalvervoer beogen en zal hij in geval van overtreding van deze welbepaalde transportvoorschriften strafrechtelijk sanctioneerbaar zijn zonder beroep te moeten doen op de constructie van de strafbare deelneming⁷⁴⁰. Dezelfde restrictieve interpretatie van artikel 9 § 2 geldt voor de verplichtingen in hoofde van de vervoerder van de afvalstoffen. De vervoerder dient uiteraard bij het uitvoeren van een grensoverschrijdend afvaltransport al de toepasselijke nationale en internationale vervoerbepalingen in acht te nemen, doch indien dit niet geschiedt zullen enkel de inbreuken op de voorschriften die de veiligheid van het transport in functie van de vervoerde (afval)stof nastreven, mede strafbaar worden gesteld op basis van de wetgeving betreffende de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen⁷⁴¹.

Voor de invoer, uitvoer en doorvoer van afvalstoffen kan de minister van leefmilieu tevens een *lijst met verplichte grenskantoren* uitvaardigen waarlangs de afvaloverbrenging dient te geschieden en een *verplichte reisweg* opleggen (artikel 7 § 2 en 3)⁷⁴². In voorkomend geval rusten deze verplichtingen inzake grenskantoren en/of reisweg op de schouders van de vervoerder en/of zijn personeelsleden (artikel 10, a).

⁷⁴⁰. De gemeenrechtelijke regeling van de strafbare deelneming (hoofdstuk VII van boek I van het strafwetboek) is toepasselijk op deze afvaltransportmisdriven (zie artikel 14 van de Wet van 9 juli 1984).

⁷⁴¹. Op het vlak van de straftoemeting moet in zulke hypothese toepassing worden gemaakt van de regels van de eendaadse of ideële samenloop van misdrijven. De regeling uit het commune strafrecht (artikel 65 Sw., het opleggen van de zwaarste straf) is terzake vanuit het oogpunt van de Wet van 9 juli 1984 toepasselijk (zie artikel 14).

⁷⁴². Zie het M.B. van 23 december 1991 betreffende de invoer, de uitvoer en de doorvoer van afvalstoffen (B.S., 30 januari 1992), waarin 24 Belgische douanekantoren worden opgesomd die open zijn voor de invoer, de uitvoer en de doorvoer van afvalstoffen. Individuele afwijkingen zijn echter mogelijk; daartoe moet voorafgaandelijk een gemotiveerde aanvraag worden ingediend bij de minister van leefmilieu (artikel 1 § 2 van het M.B.). Tussen 22 uur en 6 uur is elke invoer, uitvoer en doorvoer verboden (artikel 3).

Ook de Europese richtlijn inzake de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen voorziet in de mogelijkheid van het aanwijzen van verplichte grenskantoren (zie artikel 9 van de EEG-richtlijn 84/631 van 6 december 1984, P.B.L., 1984, 326/31).

C. De wetgeving inzake afvalstoffen uitgevaardigd door de Vlaamse gewest-wetgever

(1) Algemene beginselen en toepassingsgebied

In het Vlaamse gewest -dat bevoegd is om het afvalstoffenbeleid te normeren⁷⁴³- worden de gedragingen aangaande de afvalstoffen hoofdzakelijk geregeld in het Decreet van 2 juli 1981 op het beheer van de afvalstoffen⁷⁴⁴ en in het Decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning⁷⁴⁵, alsmede in de verschillende uitvoeringsbesluiten van de beide kaderdecreten.

Het afvaldecreet van 2 juli 1981 heeft luidens artikel 2 tot doel *de gezondheid van de mens of het milieu tegen de schadelijke invloed van afvalstoffen te vrijwaren door onder meer de verwijdering van ontstane afvalstoffen te organiseren als één van de drie werkwijzen voorzien in het afvaldecreet*⁷⁴⁶. Onder het begrip afvalstoffen wordt in het afvaldecreet op algemene wijze verstaan "elke stof of elk voorwerp waarvan de houder zich wil ontdoen, zich ontdoet of zich moet ontdoen krachtens dit decreet of krachtens de op grond van dit decreet vastgestelde bepalingen" (artikel 3, a). Het al dan niet bestaan van een legale aanwending van de stof als produkt of als grondstof of het al dan niet willen overgaan tot zulke bestaande legale aanwending vormt het determinerend criterium om de stof in het kader van het Vlaams afvaldecreet al dan niet te kwalificeren als een afvalstof⁷⁴⁷. "Het zich moeten ontdoen" van de stof houdt in dat deze stof

⁷⁴³. Artikel 6 § 1 II, 2° van de bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen (B.S., 15 augustus 1980), als gewijzigd door artikel 4 § 3 van de Bijzondere wet van 8 augustus 1988 (B.S., 13 augustus 1988).

⁷⁴⁴. B.S., 25 juli 1981; err. B.S. 31 maart 1982. Gewijzigd bij Decreet van 23 maart 1983 (B.S., 26-3-1983), Decreet van 28 juni 1985 (B.S., 17-9-1985), Decreet van 22 oktober 1986 (B.S., 30-12-1986; err. B.S. 24-3-1987), Decreet van 20 december 1989 (B.S., 30-12-1989; err. 21-4-1990), Decreet van 12 december 1990 (B.S., 21-12-1990; err. B.S., 15-2-1991), Decreet van 21 december 1990 (B.S., 29-12-1990), Decreet van 25 juni 1992 (B.S., 11 juli 1992) en Decreet van 18 december 1992 (B.S., 29 december 1992).

⁷⁴⁵. B.S., 17 september 1985. Gewijzigd bij Decreet van 7 februari 1990 (B.S., 13-3-1990), Decreet van 12 december 1990 (B.S., 21-12-1990; err. B.S., 15-2-1991) en Decreet van 21 december 1990 (B.S., 29-12-1990).

⁷⁴⁶. Zie ook Antwerpen, 6 december 1989, R.W., 1991-92, 466, met noot, Amén., 1990, 205.

⁷⁴⁷. Zie MORRENS, P., Afvalgids, 1989, 22-24; MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., "Wat is een afvalstof?", R.W., 1991-92, 454 en 457. MORRENS bena-

uitdrukkelijk in het decreet of in de uitvoeringsbesluiten omschreven wordt als afvalstof (bijvoorbeeld afvalolie in artikel 3, g), ongeacht de effectieve of gewilde aanwending ervan door de houder⁷⁴⁸. De aan- of aanwezigheid van een economische appreciatie van de stof is terzake niet relevant⁷⁴⁹. Het afvaldecreet onderscheidt en definieert vervolgens een aantal categorieën van afvalstoffen die in de rechtsleer worden ingedeeld in drie hoofdcategorieën, zijnde: 1. huishoudelijke afvalstoffen, 2. industriële afvalstoffen en 3. bijzondere afvalcategorieën (voertuigwrakken, afvalolie, gevaarlijke, bijzondere en landbouwafvalstoffen)⁷⁵⁰. Het decreet is evenwel niet toepas-

drukt in de afvalgids dat de kwalificatie van afvalstof aldus afhankelijk is van het tijdstip, de plaats en het volume van de geproduceerde stof.

Zie bv. voor ingevoerde aluminiumslakken: Antwerpen, 6 december 1989, R.W., 1991-92, 466, met noot, Amén., 1990, 205, tevens besproken in Milieu & Bedrijf, 1990, 22/2. Een dergelijke kwalificatie heeft m.a.w. steeds een relatief karakter.

"Het zich willen ontdoen" werd in het afvaldecreet toegevoegd aan de definitie uit artikel 1 van de EEG-richtlijn 75/442 van 15 juli 1975 betreffende de afvalstoffen (zie hierover MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., "Afvalstoffen in Vlaanderen", R.W., 1987-88, 766).

⁷⁴⁸. LAVRIJSEN, L., "La notion de "déchets" dans la législation existante", Amén., 1990, n° spécial, 8; MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., "Afvalstoffen in Vlaanderen", R.W., 1987-88, 767 en "Wat is een afvalstof", R.W., 1991-92, 455; Deze term "zich moeten ontdoen" komt tevens voor in de definitie van "afvalstof" in de nationale Wet van 9 juli 1984 (artikel 2), doch in deze laatste wettekst wordt een dergelijke verplichting "rechtens" opgelegd, wat ruimer is gezien dit betrekking heeft op elke geldende rechtsbepaling (zie supra B, 2).

⁷⁴⁹. MORRENS, P. Afvalgids, 1989, 23; MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., "Afvalstoffen in Vlaanderen", R.W., 1987-88, 767 (met referentie aan de parlementaire voorbereiding van het Vlaamse afvaldecreet). Raadpleeg in dezelfde zin voor de definities in de Europese wetgeving (de EEG-richtlijnen 75/442 en 78/319): H.v.J., 28 maart 1990 (2 arresten), zaak C-206/88 - C-207/88 en nr. 359/88, Jur., 1990, I, 1461 en 1509, met concl. Adv.Gen. F.G. JACOBS, Amén., 1990, 82 en 84. Het Europees Hof van Justitie deed over deze aangelegenheid uitspraak n.a.v. van prejudiciële vragen gesteld door Italiaanse strafrechtbanken in het kader van een strafprocedure tegen vervoerders van afvalstoffen die deze stoffen vervoerden zonder te beschikken over een door de Italiaanse (straf)wetgeving vereiste voorafgaande vergunning. Ter verdediging riepen de beklaagden in dat de vervoerde stoffen geen afvalstoffen vormden in de zin van de Italiaanse wetgeving, genomen in uitvoering van de Europese richtlijnen, daar de stoffen nog vatbaar waren voor economisch hergebruik. Als antwoord op de prejudiciële vraag besliste het Hof van Justitie dat het begrip "afval" in de zin van de EEG-richtlijnen 75/442 en 78/319 niet de stoffen en voorwerpen uitsluit die voor economisch hergebruik in aanmerking komen. Zie hierover tevens LAVRIJSEN, L., "La notion de "déchets" dans la législation existante", Amén., 1990, n° spécial, 7-8.

⁷⁵⁰. LAMBRECHTS, W., Milieurecht, 1987, 216; MORRENS, P., Afvalgids, 1989, 26-28. Zie voor de definities van de bijzondere afvalcategorieën:

selijk op alle soorten van afvalstoffen⁷⁵¹. De gedraging van het vervoeren van de alzo gedefinieerde afvalstoffen behoort tot de toepassingsfeer ratione materiae van het Vlaamse afvaldecreet, daar de operatie van het verwijderen van afvalstoffen in artikel 3, b van het decreet wordt omschreven als "het ophalen, sorteren, **vervoeren** en behandelen van afvalstoffen alsmede het opslaan en storten daarvan op of in de bodem en de verwerking noodzakelijk voor hergebruik, het terugwinnen en recycling of het regenereren van afvalstoffen" (artikel 3, b)⁷⁵². Het weze tevens vermeld dat artikel 3 van het Vlaams afvaldecreet geen schending inhoudt van de bevoegdheidsregels in het kader van de Belgische staatshervorming⁷⁵³.

Het afvaldecreet voert in artikel 25 een *principiële vergunningsplicht* in voor elke inrichting waarin afvalstoffen worden verwijderd. Volgens artikel 25 zijn m.a.w. alle (verwijderings)bedrijven vergunningsplichtig.

artikel 3 f-k van het afvaldecreet van 2 juli 1981.

⁷⁵¹. Overeenkomstig artikel 4, lid 1 valt niet onder toepassing van het afvaldecreet:

- radioactieve afval (bedoeld in artikel 33 van het K.B. van 28 februari 1963 houdende algemeen reglement op de bescherming van de bevolking en de werknemers tegen het gevaar van ioniserende stralingen, zie infra I, 5, § 3);
- kadavers (wordt geregeld in de dierengezondheidswet van 24 maart 1987);
- afvalwater (bedoeld in de Wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de oppervlaktewateren);
- de in de lucht geloosde gasvormige effluënten (bedoeld in de Wet van 28 december 1964 betreffende de bestrijding van de luchtverontreiniging).

Op de *giftige afval* in de zin van de Wet van 22 juli 1974 op de giftige afval zijn alleen de bepalingen van artikel 13 § 1, 7 (taak van OVAM) en van hoofdstuk IX (milieuheffingen) van het afvaldecreet van toepassing (artikel 4, lid 2, als aangevuld door artikel 1, 2° van het Decreet van de Vlaamse raad van 20 december 1989 houdende bepalingen tot uitvoering van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap, B.S., 30 december 1989, err. B.S., 21 april 1990). De regeling inzake de giftige afval uit de nationale wetgeving (de Wet van 22 juli 1974 en het K.B. van 9 februari 1976) blijft bijgevolg in het Vlaamse gewest tot op heden van kracht.

⁷⁵². Een gelijkkluidende omschrijving van het begrip "verwijderen" is terug te vinden in de Europese wetgeving (zie artikel 1 b van de EEG-richtlijn 75/442 van 15 juli 1975 betreffende de afvalstoffen, P.B.L., 1975, 194/47 en artikel 1 c van de EEG-richtlijn 78/319 van 20 maart 1978 betreffende de toxische en gevaarlijke afvalstoffen, P.B.L., 1978, 84/43) en eenzelfde opsomming werd weergegeven in de parlementaire voorbereiding van de bijzondere Wet van 8 augustus 1988 ter verduidelijking van het begrip "afvalstoffenbeleid", als de aan de gewesten toegewezen bevoegdheid (zie M.v.T., Gedr.St., Kamer, 1988, nr. 516/1, 6).

⁷⁵³. Zie Arbitragehof, 17 maart 1988 (nr. 50), B.S., 14 april 1988, 5133; Arbitragehof, 17 maart 1988 (nr. 51), B.S., 14 april 1988, 5135; Arbitragehof, 29 juni 1989 (nr. 18/89), B.S., 15 juli 1989, 12515.

tig, ook de bedrijven die enkel afvalstoffen ophalen of vervoeren⁷⁵⁴. De algemene decreetbepalingen betreffende de verwijderingsvergunning werden verder uitgewerkt in onder meer het **Besluit van de Vlaamse executieve van 21 april 1982**⁷⁵⁵, waarin de diverse vergunningsplichtige activiteiten werden opgesomd. In de opsomming van artikel 1 van dit uitvoeringsbesluit komt evenwel de gedraging van het vervoeren van afvalstoffen niet voor.

De Vlaamse wetgever heeft vervolgens de vergunning voor de verwijdering van afvalstoffen -initieel als afzonderlijke sectoriële vergunning geregeld in het afvaldecreet en zijn uitvoeringsbesluiten- geïncorporeerd in een globale milieuvergunning, die ingevoerd wordt door het Vlaamse Decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning en het **uitvoeringsbesluit van 6 februari 1991, het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning (Vlarem I)**^{756 757}. Bepaalde auteurs opteren echter voor een regeling

⁷⁵⁴. Zie GOETHALS, E., "Hoe zwak is de schakel ?", R.W., 1991-92, (377), 381, noot 44.

Ook met artikel 25 heeft de decreetgever de regels niet geschonden die de onderscheiden bevoegdheid bepalen van de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten (zie Arbitragehof, 17 maart 1988 (nr. 50), B.S., 14 april 1988, 5133; Arbitragehof, 29 juni 1989 (nr. 18/89), B.S., 15 juli 1989, 12515).

⁷⁵⁵. B.Vl.Ex. van 21 april 1982 houdende nadere regelingen voor het aanvragen, verlenen, weigeren, vervallen en intrekken van een vergunning voor de verwijdering van afvalstoffen (B.S., 15 mei 1982; err. B.S., 13 augustus 1982) gewijzigd en aangevuld bij B.Vl.Ex. van 23 maart 1983 (B.S., 27-5-1983) en B.Vl.Ex. van 30 juli 1985 (B.S., 25-9-1985). Dit besluit werd zeer recent opgeheven door het besluit Vlarem II van 7 januari 1992 (zie de hiernavolgende voetnoot).

⁷⁵⁶. B.Vl.Ex. van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning (afgekort Vlarem I, zie artikel 81 van het besluit; B.S., 26 juni 1991 en gewijzigd bij B.Vl.Ex. van 27 februari 1992, B.S., 9 mei 1992 en bij B.Vl.Ex. van 28 oktober 1992, B.S., 2 februari 1993). De inwerkingtreding van het milieuvergunningsdecreet was gekoppeld aan de goedkeuring van het uitvoeringsbesluit; de beide wetteksten traden in werking op 1 september 1991 (zie artikel 80 Vlarem I). De vergunningsbepalingen van het afvaldecreet werd vervangen (artikel 26) of opgeheven (artikel 27) door artikel 41bis § 1 en 2 van het milieuvergunningsdecreet van 1985.

De definities van het begrip afvalstof en van de verschillende afvalcategorieën uit het afvaldecreet werden overgenomen in artikel 1, 15°-22° van Vlarem I.

Het tweede (zeer omvangrijke) uitvoeringsbesluit van het Vlaamse milieuvergunningsdecreet -met vastlegging van de algemene, sectorale en bijzondere voorwaarden waaraan de hinderlijke inrichtingen dienen te voldoen- volgde op 7 januari 1992 (afgekort Vlarem II, B.S., 14 december 1992 en gewijzigd bij B.Vl.Ex. van 31 juli 1992, B.S., 14 december 1992; 818 artikelen). Vlarem II is in werking getreden op 1 januari 1993 (artikel 816). Artikel 821, 6° van Vlarem II bepaalt de opheffing van het reeds geciteerde B.Vl. Ex. van 21 april 1981 waarin de vergunningsplichtige afvalactiviteiten worden opgesomd. Raadpleeg voor een overzicht van Vlarem II: DEKETE-

van het transport van afvalstoffen als specifiek probleem in een afzonderlijke wetgeving, eerder dan deze gedraging te integreren in een globaal vergunningsstelsel⁷⁵⁸.

Het huidige artikel 26 van het afvaldecreet verwijst voor het verlenen van de vergunning als bedoeld in artikel 25 uitdrukkelijk naar de bepalingen van het milieuvergunningsdecreet van 1985 en zijn uitvoeringsbesluiten; het milieuvergunningsdecreet wordt tevens aangeduid als strafrechtsgrond voor de opsporing, vervolging en bestraffing van inbreuken aangaande deze vergunning. Dit milieuvergunningsdecreet van 1985 is van toepassing op de zogenaamde "inrichtingen"⁷⁵⁹ die hinderlijk worden geacht voor de mens en het leefmilieu, waarbij het decreet de cruciale term "hinderlijk" niet op algemene wijze omschrijft, maar ter verduidelijking refereert aan een lijst van zulke inrichtingen die opgesteld wordt door de Vlaamse executieve en waarin deze inrichtingen tevens worden ingedeeld in drie klassen, afhankelijk van de graad van belasting voor de mens en het leefmilieu (artikel 3). Voor de exploitatie of verandering van dergelijke hinderlijke inrichtingen vereist artikel 4 van het milieuvergunningsdecreet de naleving van een *meldingsplicht* (inrichtingen van klasse 3) of een *vergunningsplicht* (in-

LAERE, K., GILLE, B., HEYMAN, J., LIETAR, I en DEKETELAERE, M., "Vlarem II", *Milieurecht Info*, Extra-editie, januari 1993.

⁷⁵⁷. Raadpleeg aangaande deze globale milieuvergunning uit de Vlaamse gewestelijke milieuwetgeving o.m.: DEKETELAERE, K., Milieuvergunning en milieudiensten in het Vlaamse gewest. Een praktische wegwijzer bij de toepassing van het decreet en het reglement betreffende de milieuvergunning in het Vlaamse Gewest, 1991, 282 p.; DENYS, M., FLAMEY, P., SCHÖFER, B., GHYSELS, J., EMPEREUR, E. en JANSSENS, V., De milieuvergunning in het Vlaamse Gewest, 1991, 253 p.; DE PUE, E., STRYCKERS, P. en VANDEN BILCKE, C., o.c., 1991, 107-114; LAVRIJSEN, L., "Een eerste kennismaking met het decreet op de milieuvergunning", *Leefmilieu*, 1985, 143-153; VAN GEYSTELEN, L., Milieuvergunningen, 1993, 13-96.

⁷⁵⁸. Zie bv. BOES, M., "La question des déchets: quelques réflexions en guise de conclusion", *Amén.*, 1990, n° spécial, 63. Indien het transport van afvalstoffen vergunningsplichtig wordt gemaakt, komt het ons ook aangewezen voor hiervoor een speciale vergunningstitel te creëren, eerder dan de vervoerhandeling te integreren in een zogenaamde globale milieuvergunning. De vergunningsregeling hoeft dan wel niet in een aparte wetgeving te worden opgenomen, maar kan best omwille van de noodzakelijke coördinatie als een afzonderlijke afdeling in de globale afval- of milieuwetgeving geïntegreerd worden.

⁷⁵⁹. Onder *inrichtingen* worden verstaan fabrieken, werkplaatsen, opslagplaatsen, machines, installaties, toestellen en handelingen (artikel 2, 1° van het milieuvergunningsdecreet van 1985 en artikel 1, 4° van Vlarem I van 1991).

richtingen van klasse 1 en 2)⁷⁶⁰. Om uit te maken of primo een inrichting als hinderlijk wordt beschouwd en secundo tot welke klasse de hinderlijke inrichting behoort, volstaat het de limitatieve en alfabetische lijst te controleren die als bijlage 1 aan Vlarem I is toegevoegd⁷⁶¹. Op huidig ogenblik vermeldt de bewuste lijst in rubriek 2 (inrichtingen voor de verwijdering van afvalstoffen, 2.1 - 2.11) het vervoeren van afvalstoffen niet als een hinderlijke inrichting of handeling, zodat deze gedraging overeenkomstig de vigerende Vlaamse milieuwetgeving noch meldingsplichtig, noch vergunningsplichtig is.

Het afvaldecreet van 1981 verleent de Vlaamse executieve vervolgens de ruime bevoegdheid alle vereiste regelingen vast te stellen ter nakoming van de verplichtingen die volgen uit verdragen of uit de krachtens de verdragen tot stand gekomen internationale akten en deze regelingen kunnen de bepalingen van het afvaldecreet opheffen of wijzigen (artikel 48)⁷⁶². De

⁷⁶⁰. Zie tevens de artikelen 2 § 1 (meldingsplicht) en 5 § 1 (vergunningsplicht) van Vlarem I van 6 februari 1991.

⁷⁶¹. DEKETELAERE, K., o.c., 75 en 79-80. Rekening houdend met de continue evolutie van de techniek, heeft de Vlaamse executieve geopteerd voor een open lijststelsel, in die zin dat -telkens indien nodig- de lijst kan worden aangevuld (zie DEKETELAERE, K., o.c., p. 69, noot 178 en de aldaar geciteerde rechtsleer).
Opmerkelijk is dat DENYS, FLAMEY, SCHÖFER, GHYSELS, EMPEREUR en JANSSENS in hun commentaar bij artikel 3 van het milieuvergunningsdecreet schrijven dat "het duidelijk is dat de indelingslijst als administratieve rechtshandeling ook door de rechter kan en moet getoetst worden aan recht en redelijkheid" en hierbij ter ondersteuning verwijzen naar een noot van VANDEPLAS die handelt over A.V.A.S. bij milieuverontreiniging (De milieuvergunning in het Vlaamse gewest, 1991, 33). De cruciale vraag of een inrichting al dan niet behoort tot één van de categorieën van de Vlaremlijst maakt o.i. op het strafrechtelijke vlak deel uit van het materieel element van het milieumisdrijf en is aldus duidelijk te onderscheiden van een A.V.A.S.-toestand die betrekking heeft op het subjectief bestanddeel van de strafbare gedraging. Bij het onderzoek naar de aanwezigheid van dit subcomponent uit de objectieve delictsinhoud komt het ons voor dat de strafrechter niet beschikt over een bevoegdheid tot "toetsing aan recht en redelijkheid"; de gebruikte termen dienen enkel geïnterpreteerd te worden overeenkomstig de in het strafrecht geldende interpretatieregels. Eén van de voordelen van een opsommings- of indelingslijst is juist dat de al dan niet toepasselijkheid van dit gegeven voor weinig betwisting vatbaar is (zie GOETHALS, E., "Handhavingproblemen in het milieurecht", in Rechtspraak en Milieubeschermt, C.B.R., 1991, (75), 84-85, met bijlage 1 van het Vlarembesluit als één van de geciteerde voorbeelden in noot 22).

⁷⁶². Een zelfde bevoegdheid verkrijgt de Koning in artikel 7 van de nationale Wet van 9 juli 1984 betreffende de invoer, de uitvoer en de doorvoer van de afvalstoffen (zie supra B, 2) en in artikel 1 van de transportstrafwet van 18 februari 1969 (een strafwet die fungeert als rechtsgrond voor de strafrechtelijke beteugeling van de inbreuken op de communautaire wetgeving inzake de rij- en rusttijden en van bepaalde inbreuken op de re-

executieve verkrijgt tevens de bevoegdheid om tijdelijke afwijkingen op de bepalingen van het afvaldecreet en de uitvoeringsbesluiten toe te staan (zie artikel 53).

De decreetgever heeft het overtreden van de voorschriften van het afvaldecreet van 1981 of van zijn uitvoeringsbesluiten, alsmede het verhinderen van het krachtens het afvaldecreet geregelde toezicht strafbaar gesteld met correctionele strafsancties in artikel 56. Meerdere materiële en formele strafbepalingen van het Vlaams afvaldecreet werden evenwel door het arbitragehof vernietigd, daar de regionale wetgever de aan hem toegewezen strafrechtelijke bevoegdheid overeenkomstig artikel 11 van de bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen had geschonden⁷⁶³. Van belang voor de vervoergedraging als potentieel onderdeel in de vergunningsplichtige verwijderingscyclus is dat (zoals reeds supra aangegeven) de strafbepalingen van het milieuvergunningsdecreet van 1985 zullen gelden indien een strafbare inbreuk wordt gepleegd op de voorschriften aangaande de in de globale milieuvergunning geïntegreerde vergunning voor verwijdering van afvalstoffen (zie artikel 26 van het afvaldecreet). Artikel 39 § 1 van het milieuvergunningsdecreet -dat dezelfde correctionele hoofdstraffen bepaalt als deze van artikel 56 van het afvaldecreet- stelt strafbaar 1) het exploiteren van een vergunningsplichtige inrichting zonder vergunning, 2) het niet-naleven van de bepalingen van het decreet en de uitvoeringsbesluiten en van de vergunningsvoorwaarden, 3) het verhinderen van toezicht

glementering inzake het professioneel goederenvervoer en het wegvervoer van gevaarlijke goederen (zie supra afdeling, 1, 2 en 5 van onderhavig hoofdstuk).

⁷⁶³. Met name de formele strafbepalingen inzake de huiszoeking en de bijzondere bewijswaarde van de processen-verbaal (artikel 55) en de materiële strafbepalingen inzake de herhaling (artikel 57), de bijzondere veroordeling als straf (artikel 58), de aanduiding van een ander persoon dan de veroordeelde als burgerrechtelijk aansprakelijke voor de betaling van de geldboeten (artikel 60), de strafbare medeplichtigheid (artikel 62) en de verklaring van toepassing van de bepalingen van Boek I van het Strafwetboek (artikel 63); zie voor het vernietigingsarrest: Arbitragehof, 11 mei 1989 (nr. 11/89), B.S., 31 mei 1989, 9482.

De strafbaarstelling van artikel 56 van het afvaldecreet van 1981 is luidens de rechtspraak van het arbitragehof evenwel niet in strijd met de regels die de bevoegdheid vastleggen van de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten; zie Arbitragehof, 23 december 1987 (nr. 44), B.S., 27 januari 1988, 1199, T.B.P., 1988, 277; Arbitragehof, 17 maart 1988 (nr. 50), B.S., 14 april 1988, 5133; Arbitragehof, 17 maart 1988 (nr. 51), B.S., 14 april 1988, 5135; Arbitragehof, 29 juni 1989 (nr. 18/89), B.S., 15 juli 1989, 12515.

en 4) het geen gevolg geven aan de opgelegde dwangmaatregelen⁷⁶⁴.

(2) *Vervoervoorschriften inzake afvalstoffen*

a) Vervoerder versus ophaler van afvalstoffen - vergunningsplicht

In de besluiten ter uitvoering van de principiële vergunningsplicht voor het verwijderen (waarin overeenkomstig de definitie van het afvaldecreet het vervoeren begrepen is) van afvalstoffen op grond van artikel 25 van het afvaldecreet, wordt de gedraging van het vervoeren van afvalstoffen niet vermeld als een vergunningsplichtige activiteit⁷⁶⁵. Het vervoeren van afvalstoffen is als zodanig in het kader van het afvaldecreet van 1981 en zijn uitvoeringsbepalingen zodoende NIET onderworpen aan een specifieke vervoervergunning⁷⁶⁶. Een nationale regeling die het vervoeren van afvalstoffen niet onderwerpt aan de verplichting van een voorafgaande vergunning is volgens het Hof van Justitie in overeenstemming met artikel 10 van de EEG-basisrichtlijn 75/442 van 15 juli 1975⁷⁶⁷. Evenmin beschouwt de indelings-

⁷⁶⁴. Raadpleeg voor deze dwangmaatregelen die door de burgemeester of de toezichthoudende ambtenaren kunnen getroffen worden: de artikelen 30-35 van het milieuvergunningsdecreet en 64-69 van Vlarem I en DEKETELAERE, K., o.c., 201-205.

⁷⁶⁵. Zie artikel 1 van het B.Vl.Ex. van 21 april 1982 houdende nadere regelen voor het aanvragen, verlenen, weigeren, vervallen en intrekken van een vergunning voor de verwijdering van afvalstoffen (B.S., 15 mei 1982), aangevuld door artikel 1 van het B.Vl.Ex. van 30 juli 1985 (B.S., 25 september 1985).

⁷⁶⁶. Antwerpen, 6 december 1989, R.W., 1991-92, 466, met noot, Amén., 1990, 205, tevens besproken in Milieu & Bedrijf, 1990, 22/2; MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., Afvalqids, 1992, 2ed., 99 en "Wat is een afvalstof?", R.W., 1991-92, 458.

⁷⁶⁷. H.v.J., zaak C-359/88, 28 maart 1990, Jur., 1990, I, 1509, met concl. Adv.Gen. F.G. JACOBS, Amén., 1990, 84 (betreft een prejudiciële vraag gesteld door een Italiaanse strafrechtbank in het kader van een strafprocedure tegen vervoerders van afvalstoffen die deze stoffen vervoerden zonder vergunning). Het vroegere artikel 10 van de EEG-richtlijn onderwerpt het vervoer van afvalstoffen enkel aan een toezicht vanwege een door de lidstaat aan te duiden instantie, doch het Hof is tevens van oordeel dat de lidstaten het transport van afvalstoffen wel kunnen onderwerpen aan een vergunningsstelsel in het kader van de overeenkomstig artikel 4 van de richtlijn te nemen "nodige maatregelen" (zie ook H.v.J., 12 mei 1987, Jur., 1987, 2141, met concl. Adv.Gen. G.F. MANCINI; in dit arrest van 1987 preciseert het Hof dat onder meer artikel 10 van de richtlijn 75/442 rechtstreeks geen verplichtingen oplegt aan personen en bedrijven). De artikelen 1 tot en met 12 van de EEG-richtlijn 75/442 zijn intussen ver-

lijst van de Vlaamse executieve in het kader van het milieuvergunningsdecreet van 1985 en van Vlarem I van 1991 -de lijst is gevoegd in bijlage 1 bij Vlarem I- op huidig ogenblik het vervoeren van afvalstoffen als een hinderlijke inrichting voor de mens en het milieu, zodat voor deze handeling geen milieuvergunning vereist is, noch een verplichte voorafgaande melding geldt. Bij gebreke aan uitvoering blijft derhalve de in principe tevens voor het vervoer geldende algemene bepaling inzake de decretale vergunningsplicht van artikel 25 van het afvaldecreet dode letter in het domein van het afvaltransport⁷⁶⁸.

Het niet-vergunningsplichtig vervoeren van afvalstoffen bestaat in deze kontekst uit de activiteit van het materieel verplaatsen van de stoffen van de ene naar de andere plaats (onder meer over de weg) in naam en voor rekening van een opdrachtgever (producent, verwijderingsinrichting of ophaler) die vanuit de afvalwetgeving de verantwoordelijkheid draagt. In tegenstelling tot het vervoeren wordt *het ophalen van afvalstoffen* wel als een vergunningsplichtige activiteit uitgewerkt in de uitvoeringsbesluiten van het afvaldecreet van 1981⁷⁶⁹. De decreetgever neemt echter in de omschrijving van de term "verwijderen" in artikel 3 b van het afvaldecreet zowel het begrip "ophalen" als "vervoeren" van afvalstoffen op, waaruit volgt dat de beide handelingen van elkaar te onderscheiden zijn. MORRENS stelt dan ook terecht dat het ophalen niet synoniem is met het vervoeren; ophalen betekent het voor eigen rekening afhaken en meenemen van afvalstof-

vangen door de bepalingen van artikel 1 van de EEG-richtlijn 91/156 van 18 maart 1991 (P.B.L., 1991, 78/32); het nieuwe artikel 12 voorziet in een vergunnings- of registratieplicht voor de inrichtingen of ondernemingen die beroepsmatig afvalstoffen vervoeren.

⁷⁶⁸. De milieu-kaderdecreten (alsmede de milieu-kaderwetten) blijven namelijk volgens de rechtsleer dode letter, zolang ze niet worden ingevuld door uitvoeringsbesluiten, zie o.m.: GOETHALS, E., "Handhavingsproblemen in het milieurecht", in Rechtspraktijk en milieubescherming, C.B.R., 1991, (75), 84 en "Hoe zwak is de schakel ?", R.W., 1991-92, (377), 378, nr. 5; MORRENS, P., Afvalgids, 1989, 4.

⁷⁶⁹. Het ophalen van afvalstoffen werd als zesde vergunningsplichtige activiteit aan de opsomming van artikel 1 § 2 van het B.Vl.Ex. van 21 april 1982 toegevoegd door artikel 1 van het B.Vl. Ex. van 30 juli 1985 (B.S., 25 september 1985). Deze vergunningsplicht gold luidens dit besluit echter niet voor het ophalen van vier bepaalde afvalcategorieën, zijnde: 1) huishoudelijke en daarmee gelijkgestelde afvalstoffen in opdracht van steden of gemeenten, 2) afvalolie, 3) inerte afvalstoffen en 4) giftige afvalstoffen in de zin van de Wet van 22 juli 1974 (artikel 1, 6°). Dit gewijzigd B.Vl.Ex. van 21 april 1982 werd zeer recent opgeheven door artikel 812, 6° van het besluit Vlarem II van 7 januari 1992 (B.S., 14 december 1992).

fen van derden en deze onder zijn verantwoordelijkheid brengen naar een inrichting voor behandeling, verwerking of opslag van afvalstoffen⁷⁷⁰. Als onderdeel van het ophalen van de afvalstoffen zullen uiteraard de stoffen vervoerd worden en dit vervoer kan geschieden door de ophaler zelf of door een vervoerder/niet-ophaler. Gezien evenwel de vervoerder tevens regelmatig als ophaler van de afvalstoffen optreedt, lijkt het ons opportuun hierna enkele door een ophaler van afvalstoffen na te komen verplichtingen te overlopen. Het vervoeren van afvalstoffen kan uiteraard eveneens plaatsgrijpen buiten het juridische kader van een ophaling, met name indien het vervoer geschiedt van de producent van de afvalstoffen naar een vergunde verwijderingsinrichting door of voor rekening van de producent of de verwijderingsinrichting.

Zoals vermeld moet de vervoerder-ophaler in zijn hoedanigheid van ophaler beschikken over een vergunning voor verwijdering van afvalstoffen overeenkomstig artikel 25 van het afvaldecreet van 1981 en refereert artikel 26 dienaangaande in algemene termen aan het milieuvergunningsdecreet van 28 juni 1985 en zijn uitvoeringsbesluiten, zodat blijkbaar ook de sectoriële (ophaal)vergunning geïntegreerd wordt in de globale milieuvergunning van het milieuvergunningsdecreet van 1985 en het Vlarem I van 1991. Om deze vergunningsplicht operationeel te maken, heeft de Vlaamse executieve een aantal algemene voorwaarden voor het ophalen van afvalstoffen vastgelegd in een uitvoeringsbesluit van 30 juli 1985⁷⁷¹; voorwaarden die moeten voorkomen in de afgeleverde vergunning. Algemeen dient het ophalen te gebeuren met aangepaste vervoermiddelen en zonder gevaar op te leveren voor de gezondheid van de mens en het milieu (artikel 3). Vervolgens moet de vergunninghouder voor het ophalen van de afvalstoffen gebruik maken van twee specifieke documenten. Ten eerste moet hij een genummerde afgiftebon met een aantal verplichte vermeldingen overhandigen aan de persoon van wie hij de afvalstoffen in ontvangst neemt en dient hij een dubbel van deze

⁷⁷⁰. MORRENS, P., Afvalgids, 1989, 105 en 132.

⁷⁷¹. B.Vl.Ex. van 30 juli 1985 (eerste besluit van deze datum) houdende algemene voorwaarden voor het ophalen van afvalstoffen, B.S., 25 september 1985. Het ophalen van bepaalde afvalstoffen waarvoor geen vergunningsplicht bestaat (zie de vier uitgesloten afvalcategorieën in artikel 1 van het B. Vl.Ex. van 21 april 1982, als aangevuld door artikel 1 van het wijzigingsbesluit van 30 juli 1985 -tweede besluit van deze datum) is evenmin onderworpen aan de algemene voorwaarden van het besluit van 1985 (zie artikel 2), bv. de giftige afvalstoffen of de afvalolie (voor de afvalolie is een eigen ophaalregeling uitgewerkt in het B.Vl.Ex. van 25 juli 1985 (B.S., 29 augustus 1985)). Voor zover ons bekend is dit Besluit van 30 juli 1985 tot op heden nog niet opgeheven.

afgiftebon te bewaren (artikel 4). Ten tweede moet de vergunninghouder een ophaalregister met een aantal verplichte vermeldingen bijhouden, dat hij gedurende drie jaar ter beschikking moet houden van de toezichthoudende ambtenaar en waarvan hij zesmaandelijks een kopie (van het gedeelte betreffende de ophalingen van de vorige zes maanden) dient toe te zenden aan OVAM (artikel 5). De nodige uitvoering van dit administratief controlesysteem naar de vorm en de inhoud van de beide documenten, dat bij M.B. dient te geschieden (zie artikel 6), is echter tot op heden -voor zover ons bekend- achterwege gebleven met als gevolg dat van de beoogde operationalisering van de verwijderingsvergunning voor de ophaler maar weinig werd gerealiseerd.

b) Taak van de vervoerder in het systeem van afgifte van afvalstoffen

Het Vlaamse afvaldecreet van 1981 normeert aan wie en op welke wijze de afvalstoffen moeten afgegeven worden indien de voortbrenger van de stoffen niet zelf instaat voor de verwerking ervan en bepaalt in algemene termen dat het verboden is afvalstoffen af te geven aan een ander tenzij het geschiedt volgens de voorschriften van het decreet of de uitvoeringsbesluiten (artikel 6). Zo preciseert artikel 31 § 1, b) en c) aan wie een afgifte van industriële afvalstoffen⁷⁷² kan geschieden. Aan deze regeling wordt een vervoervoorschrift gekoppeld. Luidens artikel 32 mag het vervoer van industriële afvalstoffen slechts geschieden door of voor een inrichting of persoon die ofwel beschikt over een verwijderingsvergunning overeenkomstig het afvaldecreet ofwel kan aantonen dat hij de afvalstoffen mag verwijderen in een ander gewest of land⁷⁷³. Vervolgens bevat artikel 7 § 2 de algemene regel dat iedere afgifte van andere dan huishoudelijke afval⁷⁷⁴ dient te geschieden tegen een ontvangstbewijs waarop een aantal vermeldingen moeten voorkomen, met hieraan gekoppeld de verplichting een afschrift

⁷⁷². *Industriële afvalstoffen* zijn afvalstoffen die ontstaan ten gevolgen van een industriële, ambachtelijke of wetenschappelijke activiteit of hiermee gelijkgesteld zijn (artikel 3, e van het Decreet van 2 juli 1981).

⁷⁷³. Zie ook: SOETEMANS, D., "Afvalstoffen", in Rechtsfactoren in de onderneming, IX.E, I 95-96.

⁷⁷⁴. *Huishoudelijke afvalstoffen* zijn de afvalstoffen die ontstaan door de normale werking van een particuliere huishouding en de hiermee -door de Vlaamse executieve- gelijkgestelde afvalstoffen (artikel 3, d van het Decreet van 2 juli 1981).

te bewaren en te verzenden (jaarlijks) naar de afvalmaatschappij⁷⁷⁵. De regeling van de afgifte van de afvalstoffen wordt verder uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit van de Vlaamse executieve van 21 april 1982⁷⁷⁶ en in het door dit uitvoeringsbesluit gecreëerde administratief afgiftesysteem wordt ook aan de vervoerder van de afvalstoffen een rol toebedeeld⁷⁷⁷.

Het administratief systeem van de afgifte van afvalstoffen⁷⁷⁸ is gebaseerd op het werken met een bundel van drie *afgifteformulieren* (een groen formulier A, een geel formulier B en een rood formulier C), waarbij elk formulier bestaat uit twee luiken (groene luiken A1 en A2, gele luiken B1 en B2 en rode luiken C1 en C2). De vervoerder dient zijn medewerking te verlenen onder de vorm van het invullen, verzenden en bewaren van de verschillende gekleurde formulierluiken. Op het moment van de afgifte van de afval blijft het groen formulier A in het bezit van de voortbrenger, terwijl het formulier B (geel) en C (rood) het transport van de afval moet vergezellen tot bij de verwerker van de afvalstoffen; de vervoerder moet vervolgens het formulier B behouden en het formulier C overhandigen aan de verwerker (artikel 3 § 3 van het B.Vl.Ex. van 21 april 1982)⁷⁷⁹. Van dit

⁷⁷⁵. Met de *afvalmaatschappij* wordt OVAM -de openbare afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse gewest- bedoeld (artikel 3, d van het Decreet van 2 juli 1981).

⁷⁷⁶. B.Vl.Ex. van 21 april 1982 houdende nadere regelen omtrent de melding en de afgifte van afvalstoffen, *B.S.*, 10 juni 1982, gewijzigd (voor wat het deel "melding" betreft) door het B.Vl.Ex., 12 augustus 1982, *B.S.*, 10 september 1982. De meldingsplicht wordt enkel opgelegd aan de producent van de afvalstof.

⁷⁷⁷. De afgifteregeling in het B.Vl.Ex. van 21 april 1982 geldt tevens in het geval de voortbrenger de verwerker is, doch de verwerking niet gebeurt binnen de exploitatiezetel (artikel 3 § 4) of wanneer de afgifte geschiedt aan een in een ander gewest of land gevestigde persoon die aantoonst dat hij in dat gewest of land de afval mag verwijderen (artikel 3 § 6; raadpleeg in dit laatste geval tevens artikel 13).

⁷⁷⁸. De *afgifte* wordt gedefinieerd als de handelingen waarbij de reeds gemelde afvalstoffen worden overgedragen aan vervoerders en verwerkers tegen ontvangstbewijs en dit met het oog op de verwijdering van de afvalstof (artikel 1 van het B.Vl.Ex. van 21 april 1982). De uitgewerkte regeling geldt voor de afgifte van *afvalstoffen* overeenkomstig de artikelen 7 § 2 en 30 tot en met 46 van het afvaldecreet van 2 juli 1981 (zie artikel 3 § 1 van het besluit), m.a.w. voor alle afvalstoffen onderworpen aan het afvaldecreet (ook voor de bijzondere afvalcategorieën, bv. de gevaarlijke afvalstoffen), met uitzondering van de huishoudelijke afvalstoffen.

⁷⁷⁹. De concrete taak van de vervoerder ter invulling van de drie formulieren bij de afvaloverbrenging bestaat in:
1) het dag- en ondertekenen van de verschillende gegevens die de voortbrenger op de groene luiken A1-A2, de gele luiken B1-B2 en de rode luiken C1-C2

gele formulier B dient de vervoerder het gele luik B1 te bewaren gedurende een periode van vijf jaar (artikel 10)⁷⁸⁰ en het gele luik B2 om de drie maanden aan OVAM op te sturen (artikel 4 § 2 en artikel 8). Dit formuliersysteem is echter -voor zover ons bekend- tot op heden nog steeds niet operationeel bij gebreke aan een besluit van de gemeenschapsminister van leefmilieu waarin de modellen van de formulieren moeten worden vastgelegd⁷⁸¹.

D. De wetgeving inzake afvalstoffen uitgevaardigd door de Waalse en Brusselsse gewestwetgever

(1) *Het Waalse gewest*

a) Algemene beginselen en toepassingsgebied

In het Waalse gewest heeft de regionale overheid een eigen afvalregeling uitgewerkt in het *Décret relatif aux déchets*⁷⁸² van 5 juli 1985 en de uitvoeringsbesluiten van dit kaderdecreet.

Eén van de drie doelstellingen van het Waals afvaldecreet van 1985 bestaat in *het organiseren van de opruiming (élimination, m.a.w. de verwijdering) van afvalstoffen* (artikel 1). Het begrip afvalstoffen wordt in de Waalse afvalwetgeving gedefinieerd als "*de afgekeurde materialen (rebutts), overschotten en restanten (reliquats), stoffen die bezig zijn te worden*

dient aan te brengen en het vermelden van het uur van ontvangst van de afvalstoffen (artikel 5 § 1-3);

2) het laten opnemen op de luiken B1-B2 en C1-C2 van de administratieve gegevens aangaande de vergunninghouder voor de verwerking van de afvalstoffen en deze luiken laten invullen (datum en uur van ontvangst) en ondertekenen door de verwerker die de afvalstoffen in ontvangst neemt (artikel 6). De vervoerder kan voor wat zijn handtekening betreft delegatie verlenen (artikel 9).

⁷⁸⁰. Mits ondertekening en invulling van uur en datum, zal dit luik gelden als ontvangstbewijs in de zin van artikel 7 § 2 van het afvaldecreet (artikel 4 § 1 van het B.Vl.Ex. van 21 april 1982).

⁷⁸¹. Niettegenstaande de principiële voorschriften in het afvaldecreet en de omstandige uitwerking van de afgifteprocedure in het executievebesluit, blijven zodoende al deze bepalingen dode letter bij gebreke aan de uitvaardiging van een specifiek formulier (cf. MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., Afvalqids, 1992, 2ed., 4-5).

⁷⁸². B.S., 14 december 1985 (herhaaldelijk gewijzigd).

opgeruimd (*matière en cours d'élimination*), afvalstoffen op zich (*déchets par nature*) en gedwongen afvalstoffen (*déchets forcés*)" (artikel 3, 1°); de vijf afvalcategorieën uit deze opsommende definitie worden verder verduidelijkt in artikel 3, 2°-5° van het decreet. Op bepaalde afvalstoffen is het afvaldecreet evenwel niet van toepassing⁷⁸³. Het vervoer van afvalstoffen valt binnen de afvalmaterie die de Waalse decreetgever wenst te reguleren, gezien de term opruiming de operaties omvat inzake "bijeengbrengen en inzamelen, **vervoer**, opslag, sorteren en verwerken van afvalstoffen" (artikel 3, 6°); ook in de operatie van het bijeengbrengen en inzamelen (collecte, waarmee de ophaling wordt bedoeld) van de afvalstoffen is het **vervoer** begrepen (zie artikel 3, 7°).

De Waalse decreetgever verleent in het afvaldecreet van 5 juli 1985 de gewestexecutieve ruime bevoegdheden tot reglementering van de opruiming of verwijdering van de andere dan huishoudelijke afvalstoffen⁷⁸⁴, onder meer op het vlak van de wijze van opruiming, het onderwerpen van de gedraging aan een verklaring, registratie, erkenning of machtiging, het vastleggen van voorwaarden voor het afleveren van machtigingen (artikel 24), alsmede de mogelijkheid tot het opleggen van diverse verplichtingen aan de vervoerders en opruimers van anderen dan huishoudelijke afvalstoffen (zie artikel 26 § 1 - § 4).

In uitvoering hiervan, alsmede in uitvoering van de nationale Wet van 22 juli 1974 op de giftige afval en van diverse Europese richtlijnen, heeft de Waalse gewestexecutieve de inzameling en de verwijdering van gevaarlijke en

⁷⁸³. Met name (1) afvalwater in de zin van de Wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de oppervlaktewateren, met uitzondering van het zuiveringsslib, (2) de in de lucht geloosde gasvormige effluenten (Wet van 28 december 1964), (3) de menselijke lijken en (4) de radioactieve afvalstoffen, afkomstig van kernreactors (artikel 2 van het Decreet van 5 juli 1985).

Uit artikel 2 blijkt dat -in tegenstelling tot het Vlaamse afvaldecreet van 1981- de *giftige afvalstoffen* algemeen onder het toepassingsgebied van het Waalse afvaldecreet van 1985 vallen (zie ook JADOT, B., "Le décret Wallon relatif aux déchets: quelques questions", *Amén.*, 1985, 42-43; MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., *Afvalgids*, 1992, 2ed., 71). De giftige afvalstoffen zijn wel te onderscheiden van de categorie van de gevaarlijke afvalstoffen (zie artikel 3, 9° van het Decreet van 5 juli 1985). De nationale Wet van 22 juli 1974 werd evenwel tot op heden -voor zover ons bekend- voor het Waalse gewest niet opgeheven.

⁷⁸⁴. Alle afvalstoffen afkomstig van de gebruikelijke activiteit van de huishouding of de hiermede gelijkgestelde afvalstoffen worden beschouwd als *huishoudelijke afvalstoffen* (artikel 3, 8° van het Decreet van 5 juli 1985). De organisatie van het op- en weghalen van deze huishoudelijke afvalstoffen is in principe een bevoegdheid van de gemeentelijke overheid (zie artikel 14 van het Decreet van 5 juli 1985).

giftige afvalstoffen genormeerd in het **Besluit van 12 november 1987**⁷⁸⁵; in dit uitvoeringsbesluit komen verschillende voorschriften voor die betrekking hebben op het vervoeren van dergelijke afvalstoffen. Een aantal recente besluiten van de Waalse executieve daterend van april 1992 hebben vervolgens dit besluit van 12 november 1987 grotendeels opgeheven⁷⁸⁶; ook deze nieuwe besluiten van 1992 besteden uitdrukkelijk aandacht aan het ophalen en het vervoeren van de genormeerde afvalstoffen.

Binnen de perken van de gewestelijke bevoegdheden, is de gewestexecutieve tevens bevoegd om alle noodzakelijke maatregelen vast te stellen met het oog op de uitvoering van de richtlijnen van de Europese Gemeenschap inzake afvalstoffen (artikel 42) en met het oog op de uitvoering van de verplichtingen die uit andere internationale akten voortvloeien welke in de interne rechtsorde van kracht zijn (artikel 43).

Het Waalse afvaldecreet van 1985 bevat in de artikelen 46 tot en met 58 onder de hoofding "dwangmaatregelen" een gedifferentieerd pakket van strafbaarstellingen met precisering van de diverse materiële en andere constitutieve misdrijfbestanddelen. De algemene objectieve delictsinhoud van de strafbare inbreuken op de regelingen uitgewerkt krachtens de hoger aangehaalde artikelen 24 tot 26 van het afvaldecreet van 1985 (bijvoorbeeld de verschillende reeds geciteerde uitvoeringsbesluiten van april 1992)⁷⁸⁷ wordt voornamelijk omschreven in de strafbepaling van artikel 51 van het afvaldecreet. Voor zover de transport(voorschriften) in de besluiten van de executieve echter een uitvoering vormen van de nationale Wet van 22 juli 1974 op de giftige afval, gelden de strafbepalingen uit deze laatst geciteerde wet

⁷⁸⁵. B.W.Ex. van 12 november 1987 betreffende bepaalde categorieën afvalstoffen, B.S., 22 april 1988. Daar sommige reglementaire bepalingen een uitvoering zijn van de nationale wet van 22 juli 1974, voorziet artikel 74 van het regionale besluit in een aanpassing van het nationale uitvoeringsbesluit inzake giftige afval, het K.B. van 9 februari 1976.

⁷⁸⁶. Zie voor de giftige en gevaarlijke afvalstoffen: B.W.Ex. van 9 april 1992, B.S., 23 juni 1992; voor de PCB/PCT's: B.W.Ex. van 9 april 1992, B.S., 24 juni 1992 en voor de afgewerkte afvalolie: B.W.Ex. van 9 april 1992, B.S., 2 juli 1992.

⁷⁸⁷. Ook de uitvoeringsbesluiten van 9 april 1992 verwijzen uitdrukkelijk naar het afvaldecreet als strafrechtsgrond (bv. artikel 72 van het besluit betreffende de giftige en gevaarlijke afvalstoffen of artikel 15 van het besluit inzake de PCB-PCT's); een zelfde strafrechtelijke referentie in het vroegere besluit van 12 november 1987 (artikel 71).

als strafrechtsgrond voor de mogelijke penale inbreuken⁷⁸⁸. Indien de delictuele gedraging betrekking heeft op gevaarlijke afvalstoffen, verhogen de strafbepalingen van het Waalse afvaldecreet aanzienlijk de voorgeschreven strafrechtelijke geldboeten (bijvoorbeeld een verviervoudiging van minimum en maximum in artikel 51 § 3). In de lijn van zijn rechtspraak aangaande het Vlaamse afvaldecreet van 1981, heeft het arbitragehof ook de materiële en formele strafbepalingen uit het Waalse afvaldecreet van 1985 die een overschrijding van de strafrechtelijke bevoegdheidsregels inhielden, vernietigd⁷⁸⁹.

b) Vervoervoorschriften inzake afvalstoffen

In het vroegere uitvoeringsbesluit van 12 november 1987 betreffende bepaalde categorieën afvalstoffen -met name de gevaarlijke en giftige afvalstoffen⁷⁹⁰- heeft de Waalse deelregering voor de handeling van het louter vervoeren van deze types van afvalstoffen geen stelsel van vergunning, registratie, erkenning of verklaring ingevoerd. Dit besluit van 1987 bevatte wel algemene veiligheidsverplichtingen in geval van vervoer van giftige en

⁷⁸⁸. Zie de referentie aan de strafbepalingen van de Wet van 22 juli 1974 in artikel 72 van het B.W.Ex. van 9 april 1992 betreffende de giftige en gevaarlijke afvalstoffen (een zelfde verwijzing in artikel 71 van het vroegere besluit van 12 november 1987).

⁷⁸⁹. Met name de formele strafbepalingen inzake de toekenning van de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie (artikel 44, lid 2), de huiszoeking (artikel 44, lid 3, 1°) en de bijzondere bewijswaarde van de processen-verbaal (artikel 44, lid 3, 5°) en de materiële strafbepalingen aangaande de verklaring van toepassing van de regels van Boek I van het Strafwetboek (artikel 46 § 2 en 56 § 1), de aanduiding van een ander persoon dan de veroordeelde als burgerrechtelijk aansprakelijke voor de betaling van de geldboeten (artikel 46 § 2, 56 § 2 en 57), de herhaling (artikel 54) en de bijzondere verbeurdverklaring als straf (artikel 55, lid 1); zie Arbitragehof, 5 april 1990 (nr.15/90), B.S., 24 mei 1990, 10711, Amén., 1990, 87, met noot JADOT, B., Rev.Rég.Dr., 1990, 309, met noot CADELLI, M.

⁷⁹⁰. Onder het begrip *gevaarlijke afval* -vast te stellen door de executieve op basis van de risico's voor de mens of het leefmilieu (artikel 3, 9° van het Waalse afvaldecreet)- moest verstaan worden luidens artikel 1 § 1, 4° bepaalde afval als gepreciseerd in het B.W.Ex. van 23 juli 1987 inzake de gecontroleerde stortplaatsen (B.S., 29 september 1987), afgewerkte olie (verder gedefinieerd in in artikel 1 § 1, 5°), PCB's (verder gedefinieerd in artikel 1 § 1, 6°) en afvalstoffen van de titaandioxyde-industrie. Raadpleeg voor een analyse van deze definitie: LAVRIJSEN, L., "La notion de "déchets" dans la législation existante", Amén., 1990, n° spécial, 10-12.

Ter omschrijving van het begrip *giftige afval* refereerde artikel 1 § 1, 3° van het besluit naar de Wet van 22 juli 1974 op de giftige afval.

gevaarlijke afvalstoffen en regelde onder meer op uitgebreide wijze de verplichte erkenning van de nauw met het transport verbonden activiteit van het ophalen van deze afvalstoffen. In de nieuwe uitvoeringsbesluiten van 9 april 1992 (gevaarlijke en giftige afvalstoffen, PCB/PCT's en afvalolie) wordt de erkenningsregeling voor de ophaling uitgebreid tot het vervoer van de afvalstoffen⁷⁹¹; de regeling is zeer vergelijkbaar met deze die einde 1991 werd uitgewerkt voor het Brusselse hoofdstedelijk gewest (zie hierna punt 2).

1/ Erkenningsplicht voor het vervoeren en ophalen van gevaarlijke en giftige afvalstoffen en van PCB's en PCT's

De nieuwe regeling van het ophalen en vervoeren van gevaarlijke en giftige afvalstoffen⁷⁹² is te vinden in hoofdstuk III en V van het Waalse uitvoeringsbesluit van 9 april 1992 inzake de gevaarlijke en giftige afvalstoffen en is gebaseerd op een principiële erkenningsplicht.

Artikel 29 van het besluit vereist een *voorafgaande erkenning* voor de inzameling en het vervoer⁷⁹³ van de bedoelde afvalstoffen die afkomstig zijn van derden. Deze erkenning die geschiedt door een beslissing van de bevoegde minister, is steeds van tijdelijke aard met een maximale duur van vijf jaar (eveneens artikel 29). De enkele activiteit van het vervoeren van *gevaarlijke en giftige afvalstoffen* die van derden afkomstig zijn, is zodoende in deze Waalse afvalwetgeving reeds onderworpen aan een strafrechtelijk gesanctioneerde erkenningsplicht⁷⁹⁴.

⁷⁹¹. De regeling uitgewerkt voor het ophalen en vervoeren van afvalolie wordt hierna overlopen (zie infra E, 2).

⁷⁹². De giftige afvalstof is elke giftige afvalstof in de zin van de Wet van 22 juli 1974 op de giftige afvalstoffen (artikel 1, 3° van het B.W. Ex. van 9 april 1992, zie voor deze laatste wet infra punt E, 1°), terwijl het begrip gevaarlijke afvalstoffen wordt toegelicht in artikel 1, 4° van het besluit van 1992.

⁷⁹³. Ook de begrippen vervoer en inzameling (collecte) wordt gedefinieerd in artikel 1 van het besluit van 9 april 1992:

- * vervoer = de ladings-, verzendings- en ontladingshandelingen van afvalstoffen (artikel 1, 6°);
- * inzameling = de ophaal, sortering of samenvoeging van afvalstoffen met het oog op hun vervoer (artikel 1, 5°).

⁷⁹⁴. Een dergelijke administratieve en strafrechtelijk gesanctioneerde regeling van het vervoeren van bepaalde afvalstoffen kwam in de Belgische regionale milieuwetgeving voor het eerst voor in de recente reglementering van het Brusselse hoofdstedelijk Gewest (zie hierna punt 2).

De bepalingen van hoofdstuk III regelen vervolgens op uitvoerige wijze de erkenningsvoorwaarden (de artikelen 32-34)⁷⁹⁵ en de procedure van indiening en onderzoek van de erkenningsaanvraag (de artikelen 36-37), alsmede de ministeriële bevoegdheid tot wijziging van de erkenningsvoorwaarden en tot opschorting en intrekking van de verleende erkenning (de artikelen 38-41). Dit afvaluitvoeringsbesluit van 9 april 1992 is in werking getreden op 23 juni 1992 (dag van publicatie) en elke vervoeronderneming van giftige of gevaarlijke afvalstoffen is verplicht de bepalingen van hoofdstuk III na te komen binnen een termijn van één jaar vanaf deze inwerkingtreding (artikel 79).

Op het vlak van de PCB/PCT's bepaalt artikel 6 van het Waalse executievebesluit van 9 april 1992 betreffende de polychloorbifenylen en polychloorterfenylen dat elke ophaler en vervoerder van PCB/PCT's⁷⁹⁶ overeenkomstig hoofdstuk III van het besluit aangaande de giftige of gevaarlijke afvalstoffen moet *erkend* worden als ophaler of vervoerder van giftige afvalstoffen.

Behoudens de erkenningsregeling in hoofdstuk III bevat het Besluit van 9 april 1992 inzake de giftige en gevaarlijke afvalstoffen in hoofdstuk V tevens een *administratief informatiesysteem*, bestaande uit een register van de giftige en gevaarlijke afvalstoffen en een vervoerformulier van de afvalstoffen.

Ten eerste moet elke ophaler van gevaarlijke en giftige afvalstoffen een register bijhouden met een aantal verplichte gegevens en dient hij dit register minstens vijf jaar ter beschikking te houden van de bevoegde Waalse afvaldienst (artikel 59-60). Dit register moet voor de ophaler onder meer

⁷⁹⁵. Het zij vermeld dat een van de erkenningsvoorwaarden betrekking heeft op de afwezigheid van een definitieve veroordeling wegens een ernstige (?) inbreuk op titel I van het ARAB, op de Wet van 22 juli 1974 (de giftige afval), op de Wet van 9 juli 1984 (in-, uit- en doorvoer van afval), op het Waals afvaldecreet van 5 juli 1985, op het Waals decreet van 25 juli 1991 betreffende de belasting op de afvalstoffen of op elke gelijkwaardige wetgeving in een EG-lidstaat (artikel 32, 1°, c van het B.W.Ex. van 9 april 1992).

Het is hierbij op te merken dat ook in andere (meer algemene) transportreglementeringen een zogenaamde "betrouwbaarheidsvoorwaarde" wordt geformuleerd (bv. op het vlak van de vergunning vereist voor het verrichten van professioneel goederenvervoer over de weg -zie supra afdeling 1- of om op te treden als tussenpersoon bij het vervoer- zie supra afdeling 3).

⁷⁹⁶. Zie voor de definitie van PBC/PCT: artikel 1, 1° van het besluit van 9 april 1992. Ook het vervoer en de inzameling worden in artikel 1 gedefinieerd op dezelfde wijze als in het besluit aangaande de gevaarlijke en giftige afvalstoffen.

de nauwkeurige identificatie van de erkende vervoerder en het gebruikte vervoermiddel vermelden (artikel 60, 2°, d).

Vervolgens dient iedere bezitter van giftige of gevaarlijke afvalstoffen elk vervoer van deze afvalstoffen aan te geven bij de bevoegde Waalse afvaldienst op een zogenaamd vervoerformulier (artikel 65). Dit vervoerformulier moet de afvalstoffen vergezellen tot aan de bestemmingsinstallatie (artikel 66, lid 1)⁷⁹⁷ en de verschillende participanten aan de verplaatsing van de afval moeten een formulierexemplaar ondertekenen en gedurende een termijn van vijf jaar ter beschikking houden van de bevoegde afvaldienst (artikel 66, lid 2).

2/ Veiligheidsvoorschriften inzake het vervoer van giftige en gevaarlijke afval

Overeenkomstig artikel 38 van het vroegere uitvoeringsbesluit van 12 november 1987 moesten de giftige en gevaarlijke afvalstoffen op zulke wijze vervoerd en verpakt worden dat elk gevaar en elke verontreiniging onder invloed van het vervoer worden vermeden. Deze algemene en zeer vaag geformuleerde veiligheidsplicht in hoofde van de vervoerder werd door de Waalse executieve overgenomen uit het nationaal algemeen reglement inzake giftige afval, het K.B. van 9 februari 1976 en uitgebreid tot het vervoer van gevaarlijke afvalstoffen in de zin van het regionaal uitvoeringsbesluit van 1987⁷⁹⁸.

Deze algemene transportveiligheidsplicht bestaat blijkbaar niet meer in de actueel toepasselijke Waalse milieuwetgeving. De artikelen van het besluit van 1987 die giftige of gevaarlijke afvalstoffen betreffen (waaronder dus artikel 38) werden opgeheven door artikel 74, 2° van het Besluit van 9 april 1992 betreffende de giftige en gevaarlijke afvalstoffen en dit nieuwe besluit schrijft zelf een dergelijke veiligheidsbepaling niet voor.

Artikel 4 van het nieuwe besluit van 1992 bepaalt wel dat de giftige of gevaarlijke afvalstoffen tijdens hun ophaal en vervoer in beginsel moeten ge-

⁷⁹⁷. Het zij opgemerkt dat de Nederlandse vertaling van het artikel 66, lid 1 in het Staatsblad verkeerdelijk "afvalolie" vermeldt in plaats van afvalstof.

⁷⁹⁸. Dit veiligheids(vervoer)voorschrift werd vervolgens ook overgenomen in de afvalreglementering van het Brusselse hoofdstedelijk gewest (zie artikel 5, lid 1 van het Besluit van 19 september 1991 van de Executieve van het Brusselse hoofdstedelijk gewest houdende regeling van de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen, B.S., 13 november 1991).

scheiden blijven van andere giftige of gevaarlijke afvalstoffen of van andere afvalstoffen.

(2) *Het Brusselse hoofdstedelijk gewest*

a) Algemene beginselen en toepassingsgebied

Na het Vlaamse gewest (1981) en het Waalse gewest (1985) heeft recent ook de wetgever van het Brusselse hoofdstedelijk gewest een kaderregeling inzake de afvalstoffen uitgevaardigd in de **Ordonnantie van 7 maart 1991 betreffende de preventie en het beheer van afvalstoffen**⁷⁹⁹.

In deze derde regionale Belgische afvalwetgeving wordt met afvalstoffen bedoeld: "elke stof of elk voorwerp behorende tot de in bijlage I genoemde categorieën waarvan de houder zich ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen" (artikel 2, 1°); bijlage I bij de ordonnantie bevat een opsomming van 16 afvalcategorieën, waarvan de laatste categorie is opgevat als rest- of opvangcategorie⁸⁰⁰. Bepaalde afvalstoffen vallen evenwel overeenkomstig artikel 3 buiten het toepassingsgebied rationae materiae van de Brusselse afvalordonnantie⁸⁰¹. Zoals in de Vlaamse en Waalse

⁷⁹⁹. B.S., 23 april 1991.

⁸⁰⁰. Deze algemene definitie met de bijhorende 16 afvalcategorieën werd overgenomen uit de recente EEG-richtlijn 91/156 van 18 maart 1991 die de basisrichtlijn 75/442 van 15 juli 1975 op ingrijpende wijze aanpast (P.B.L., 1991, 78/32). MORRENS en DE BRUYCKER merken hierbij op dat de opsomming in deze bijlage zo algemeen is dat zij het begrip afvalstof niet verduidelijkt (Afvalgids, 1992, 2ed., 81).

⁸⁰¹. Met name (1) de radioactieve afvalstoffen, (2) afvalwater geloosd in rioleringen en wateren, (3) emissies in de lucht en (4) lijken met uitzondering van dierenlijken. Op het vlak van de ophaling van huishoudelijke afvalstoffen is de afvalordonnantie van aanvullende aard, terwijl de ophaling van huisvuil behoort tot het uitsluitende reguleringsdomein van de agglomeratieverordeningen (zie artikel 3 van de Ordonnantie van 7 maart 1991).

Gelet op de definitie van gevaarlijke afvalstoffen in artikel 2, 2° (met verwijzing naar de lijsten in de bijlagen) en de expliciete uitsluitingen in artikel 3 vallen de *giftige afvalstoffen* binnen het toepassingsgebied van de afvalordonnantie van het Brusselse hoofdstedelijke gewest (zie ook MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., Afvalgids, 1992, 2ed., 81). Met uitzondering van artikel 1, 7 en 9 tot 15 wordt de Wet van 22 juli 1974 op het giftige afval opgeheven en blijven de uitvoeringsbepalingen van de nationale wet (het K.B. van 9 februari 1976) van kracht zolang deze niet vervangen worden door uitvoeringsbepalingen van de regionale afvalordonnantie (arti-

afvalwetgeving sluit de operatie van het verwijderen van de afvalstoffen eveneens de gedraging van het vervoeren in (artikel 2, 5°). Een nieuwigheid is echter dat niet enkel het verwijderen en/of ophalen, doch tevens het begrip vervoer gedefinieerd wordt; onder vervoer wordt verstaan "alle handelingen van laden, lossen en vervoeren van afvalstoffen" (artikel 2, 7°)⁸⁰².

Ook de Brusselse regionale wetgever vaardigt in de afvalmaterie met de ordonnantie van 7 maart 1991 een kaderregeling uit die een uitgebreide reglementeringsbevoegdheid toekent aan de deelregering. Zo kan de executieve onder meer vanuit de doelstellingen weergegeven in artikel 11 van de ordonnantie de wijze van verwijdering van afvalstoffen normeren (artikel 13, 2°) en de personen, die door de executieve worden aangeduid en die om welke reden ook afvalstoffen vervoeren of ophalen onderwerpen aan een stelsel van melding, registratie, erkenning of vergunning (artikel 13, 4°); een stelsel waaraan de executieve diverse voorwaarden kan verbinden⁸⁰³. De ordonnantie voorziet tevens voor de gevaarlijke niet-huishoudelijke afvalstoffen (met mogelijke uitbreiding naar andere niet-huishoudelijke afvalstoffen) op algemene wijze in een afgifte- en ontvangststelsel, uit te werken door de executieve (artikel 15) en in de mogelijkheid bijkomende verplichtingen op te leggen aan de vervoerders van bepaalde categorieën niet-huishoudelijke afvalstoffen (artikel 16).

In uitvoering van deze ordonnantiebepalingen heeft de Brusselse executieve drie **besluiten van 19 september 1991** uitgevaardigd die afzonderlijk de verwijdering (inclusief het vervoer) regelen van bepaalde afvalcategorieën, met name de gevaarlijke afvalstoffen, de afvalolie en de PCB's⁸⁰⁴.

kel 30 van de Ordonnantie van 7 maart 1991). Een recent uitvoeringsbesluit van 19 september 1991 (B.S., 13 november 1991) heft vervolgens het K.B. van 9 februari 1976 op.

⁸⁰². Ook in een van de recente afvaluitvoeringsbesluiten uit de Waalse milieuwetgeving is nu een definitie van vervoer te vinden (zie artikel 1, 6° van het B.W.Ex. van 9 april 1992 betreffende de giftige en gevaarlijke afvalstoffen, zie *supra*).

⁸⁰³. Publieke of privé-personen met maatschappelijke zetel buiten het Brusselse hoofdstedelijk gewest kunnen onder bepaalde voorwaarden worden gelijkgesteld met personen die overeenkomstig de krachtens artikel 13 vastgestelde reglementering mogen optreden in het Brusselse hoofdstedelijk gewest (artikel 14 van de Ordonnantie van 7 maart 1991).

⁸⁰⁴. Zie: - het Besluit van de Executieve van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest dd. 19 september 1991 houdende regeling van de verwijdering van *gevaarlijke afvalstoffen*, B.S., 13 november 1991 (25417);

- het Besluit van de Executieve van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest dd. 19 september 1991 houdende regeling van de verwijdering van *PCB's*, B.S., 13 november 1991 (25414);

Indien in een gemeente afvalstoffen aanwezig zijn die een ernstige bedreiging kunnen vormen, hebben de executieve en de burgemeester de bevoegdheid om preventieve maatregelen te nemen en de verplaatsing van de afvalstoffen te gelasten; hierbij kunnen ze beroep doen op de krijgsmacht, de rijkswacht en de civiele bescherming om het vervoer van de afvalstoffen alsook de veiligheid ervan te verzekeren (artikel 19).

In navolging van het Waalse afvaldecreet van 5 juli 1985 voert de afvalordonnantie van 7 maart 1991 diverse strafbepalingen in, met precisering van het materieel bestanddeel van de verschillende misdrijven. De strafrechtelijke incriminatie van de inbreuken op de uitvoeringsbesluiten genomen op grond van de artikelen 13, 15 en 16 van de afvalordonnantie komt hoofdzakelijk voor in de strafrechtelijke bepaling van artikel 26. Ook in deze regionale strafrechtelijke afvalregeling worden de penale geldboetes aanzienlijk verhoogd indien het te bestraffen misdrijf gevaarlijke afvalstoffen als voorwerp heeft⁸⁰⁵.

b) Vervoervoorschriften inzake afvalstoffen

De voorschriften van de drie uitvoeringsbesluiten van 19 september 1991 die betrekking hebben op de gevaarlijke afvalstoffen⁸⁰⁶, de PCB's⁸⁰⁷ en de afvalolie, onderwerpen de aktiviteit van zowel het ophalen als het lou-

- het Besluit van de Executieve van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest dd. 19 september 1991 houdende regeling van de verwijdering van afvalolie, B.S., 15 november 1991.

⁸⁰⁵. Zo wordt aangaande de misdrijven opgenomen in artikel 26 het maximum van de geldboete van vijfhonderdduizend frank verhoogd tot maar liefst twee miljoen vijfhonderdduizend frank (artikel 26 § 2 van de Ordonnantie van 7 maart 1991). Het is deze hoge geldboete die toepasselijk is bij het plegen van misdrijven aangaande bv. giftige afvalstoffen.

⁸⁰⁶. Artikel 2 § 2 van het executievebesluit van 19 september 1991 aangaande de *gevaarlijke afvalstoffen* refereert voor de omschrijving van dit begrip aan de definitie van artikel 2 van de Ordonnantie van 7 maart 1991 (de giftige afvalstoffen maken hiervan deel uit). Vier bijzondere afvalcategorieën vallen evenwel buiten het toepassingsgebied van dit executievebesluit: 1) afvalolie, 2) PCB's, 3) afvalstoffen afkomstig van de titaandioxideverwerkende bedrijven en 4) vuilnis of huishoudelijke afvalstoffen.

⁸⁰⁷. Het Brusselse executievebesluit van 19 september 1991 inzake PCB's is enkel van toepassing op afvalstoffen die *gebruikte PCB's* bevatten en voor zover ze een maximale limiet van 50 PPM overschrijden (artikel 2 § 2). "Gebruikte PCB's" worden in het besluit gedefinieerd als: "polychloorbifenylen, polychloorterfenylen of mengsels die polychloorbifenylen en/of polychloorterfenylen bevatten, voor zover als deze PCB's gebruikt zijn of zich in niet meer gebruikte voorwerpen of apparaten bevinden" (artikel 2, § 1).

ter vervoeren van deze afvalstoffen voor rekening van derden aan een erkenningsplicht. De uitgewerkte regeling is zeer vergelijkbaar met deze die zeer recent tot stand is gekomen in het Waalse gewest (zie *supra*). Het executievebesluit aangaande de gevaarlijke afvalstoffen houdt tevens algemene veiligheidsbepalingen in die gelden voor een transport van dergelijke afvalstoffen. Op de (gelijkaardige) uitvoeringsregeling inzake de afvalolie wordt afzonderlijk even ingegaan in een hiernavolgend deel over een aantal bijzondere afvalcategorieën⁸⁰⁸.

1/ Erkenningsplicht voor het vervoeren en ophalen van gevaarlijke afvalstoffen en PCB's

De beide Brusselse uitvoeringsbesluiten van 19 september 1991 vereisen een *voorafgaande erkenning* van ieder persoon die voor rekening van derden gevaarlijke afvalstoffen of gebruikte PCB's verwijderd (artikel 10 van het gevaarlijk afvalbesluit en artikel 4 van het PCB's-besluit)⁸⁰⁹, waarbij zowel het vervoeren als het ophalen in de verwijderingsactiviteit begrepen is. De erkenning die door de minister van leefmilieu wordt verleend na advies van een erkenningscommissie en die gepubliceerd wordt in het Belgisch staatsblad, is van tijdelijke aard (met een maximum van tien jaar voor gevaarlijk afval en van vijf jaar voor PCB's) en geldt voor de in het erkenningsbesluit aangeduide verrichtingen die onder meer kunnen bestaan uit het vervoer en de ophaling van het gevaarlijk afval of de PCB's⁸¹⁰. Het *louter vervoeren van gevaarlijke afvalstoffen of gebruikte PCB's* (voor rekening van derden) is zodoende in het Brusselse gewest reeds

⁸⁰⁸. Zie voor de afvalolie-regeling in het Brusselse hoofdstedelijk gewest: *infra* E, (2), b, 3.

⁸⁰⁹. De beide uitvoeringsbesluiten stellen als één van de erkenningsvoorwaarden dat de aanvrager-natuurlijke persoon (of wanneer de aanvrager een vennootschap is de bestuurders, zaakvoerders of personen die de vennootschap kunnen verbinden) geen veroordeling heeft opgelopen wegens overtreding van de bepalingen van de Ordonnantie van 7 maart 1991, van de Wet van 9 juli 1984 betreffende de invoer, de uitvoer en de doorvoer van afvalstoffen of van een gelijkwaardige wetgeving van één van de EEG-lidstaten (zie artikel 11 § 1, 1°, c en 2°, b van het gevaarlijk afvalbesluit en artikel 7 § 1, 1°, c en 2°, b van het PCB's-besluit).

⁸¹⁰. Zie artikel 15-16 van het gevaarlijk afvalbesluit en artikel 11-12 van het PCB's-besluit. Behoudens de termijn en de aard van verrichtingen bepaalt het erkenningsbesluit inzake gevaarlijke afvalstoffen mede de bijzondere categorieën van gevaarlijk afval waarop de erkenning betrekking heeft en het erkenningsbesluit aangaande de PCB's de minimaal te aanvaarden hoeveelheid gebruikte PCB's.

onderworpen aan een strafrechtelijk gehandhaafde ministeriële erkenningsplicht en dit in tegenstelling tot de Vlaamse en aanvankelijk ook de Waalse afvalwetgeving die respectievelijk een vergunning en erkenning voorschrijven niet voor de vervoergedraging, doch voor de ruimere aktiviteit van de afval"ophaling". In de zeer recente Waalse afvalbesluiten van 1992 wordt evenwel de erkenningsplicht ook doorgetrokken tot de loutere vervoeroperatie (zie supra). De minister kan vervolgens in bepaalde -in de besluiten opgesomde- gevallen bij een gemotiveerde beslissing nieuwe voorwaarden opleggen en de erkenning tevens intrekken of schorsen (zie artikel 18 van het gevaarlijk afvalbesluit en artikel 14 van het PCB's-besluit). Inzake PCB's bepaalt het uitvoeringsbesluit tevens dat de erkende verwijderaar geen gebruikte PCB's mag aanvaarden indien hij deze niet kan verwijderen in een installatie waarvoor een vestigings- en exploitatievergunning werd afgeleverd (artikel 6).

Bijkomend dient te worden vermeld dat in elke inrichting waarin gevaarlijke afvalstoffen of gebruikte PCB's aanwezig zijn, een register moet worden bijgehouden, dat overeenstemt met een door de minister vastgesteld model en dat gedurende vijf jaar ter plaatse moet bewaard blijven en ter beschikking worden gehouden van de bevoegde ambtenaar (artikel 19-20 van het gevaarlijk afvalbesluit en artikel 15-16 van het PCB's-besluit).

2/ Veiligheidsvoorschriften inzake het vervoer van gevaarlijke afval

Luidens artikel 5 van het Besluit van 19 september 1991 inzake de verwijdering van de gevaarlijke afvalstoffen moet de wijze van vervoer van deze afvalstoffen alsmede de verpakking ervan zo geschieden dat alle gevaar en elk risico van besmetting ingevolge het vervoer vermeden wordt en dit zonder afbreuk te doen aan de bepalingen inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen⁸¹¹. Tevens bevat artikel 4 een principiële verbodsbepaling tot vermenging van niet-huishoudelijke gevaarlijke afvalstoffen met andere afvalstoffen, stoffen of materialen tijdens de verwijderingsoperaties.

⁸¹¹. Eenzelfde vage en quasi-allesomvattende veiligheidsbepaling kwam ook voor in de vroegere Waalse afvalwetgeving (zie artikel 38 van het B.W. Ex. van 12 november 1987) en was voor de eerste maal opgenomen in de nationale wetgeving inzake giftige afvalstoffen (zie artikel 23, lid 1 van het K.B. van 9 februari 1976, een K.B. dat in het Brusselse hoofdstedelijk gewest werd opgeheven, zie tevens infra E, (1). De referentie aan "de bepalingen inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen" houdt voor het wegvervoer de A.D.R.-reglementering in (zie voor de mogelijke toepassing hiervan: infra § 2 van deze afdeling).

E. De wetgeving inzake een aantal bijzondere categorieën van afvalstoffen

In dit deel geven we een beknopt overzicht van de strafrechtelijk gesanctioneerde (vervoer)regeling inzake drie bijzondere afvalcategorieën (giftige afval, afvalolie en radioactieve afval) die reeds in de nationale wetgeving tot stand kwam vóór de regionalisering van het afvalstoffenbeleid en die voor de twee eerste afvalcategorieën aanzienlijk en verschillend van gewest tot gewest werd aangepast door de latere regionaal-gewestelijke afvalvoorschriften.

(1) Giftige afvalstoffen

a) Invloed van de Belgische staatshervorming

De wetgeving en reglementering inzake de giftige afvalstoffen kwam vóór de regionalisering van de milieuwetgeving in beginsel voor in de **Wet van 22 juli 1974 op de giftige afval**⁸¹² en het uitvoeringsbesluit, het **K.B. van 9 februari 1976 houdende algemeen reglement op de giftige afval**⁸¹³; een wetgeving die de enige afzonderlijke afvalwetgeving vormde in België vóór de staatshervorming van 1980 en die reeds werd uitgevaardigd vóór de Europese wetgeving terzake⁸¹⁴.

⁸¹². B.S., 1 maart 1975. Gewijzigd in het Vlaamse Gewest bij Decreet van 28 juni 1985 (B.S., 1-9-1985), Decreet van 20 december 1989 (B.S., 30-12-1989, err. 21-4-1990) en Decreet 12 december 1990 (B.S., 21-12-1990).

⁸¹³. B.S., 14 februari 1976. Gewijzigd bij K.B. van 2 juni 1987 (B.S., 19-6-87), zijnde mede het uitvoeringsbesluit van de Wet van 9 juli 1984 betreffende de invoer, de uitvoer en de doorvoer van afvalstoffen.

⁸¹⁴. Deze vlugge start van de Belgische wetgeving inzake giftige afval werd veroorzaakt door een aantal ophefmakende ontdekkingen van illegale stortplaatsen van giftige afval, o.m. te Hannêche en Hasselt in 1972 en te Bouillon in 1973 (zie Verslag namens de verenigde commissies voor het leefmilieu en de tewerkstelling en arbeid, Gedr.St., Kamer, 1973-74, nr. 684/4, 2-3; LAMBRECHTS, W., Milieurecht, 1987, 236).

Op EEG-niveau kwam op 20 maart 1978 een algemene richtlijn tot stand betreffende de verwijdering (waaronder het vervoer) van toxische en gevaarlijke afvalstoffen (zie EEG-richtlijn 78/319, P.B.L., 1978, 84/43). De ondernemingen die zorgen voor het vervoer van toxische en gevaarlijke afvalstoffen moeten worden onderworpen aan een controle (artikel 9, 1) en elk transport van deze afvalstoffen met het oog op verwijdering moet vergezeld zijn van een identificatieformulier met een aantal minimale gegevens (zie artikel 14, 2).

De bevoegdheid tot normering van de giftige afvalstoffen is thans in het geregionaliseerde België toegekend aan de gewesten, als onderdeel van de hen toebehorende aangelegenheid van het afvalstoffenbeleid (artikel 6 § 1, II, 2° van de bijzondere Wet van 8 augustus 1980, als gewijzigd door de bijzondere Wet van 8 augustus 1988). Dat de gewestwetgever bevoegd is om regulerend op te treden op het vlak van de giftige afvalstoffen blijkt duidelijk uit de parlementaire voorbereiding van de wijzigende wet van 1988⁸¹⁵ en is een stelling die door de rechtsleer reeds verdedigd werd vóór de wijziging van de bijzondere wet in 1988⁸¹⁶.

Niettegenstaande de regionale Vlaamse en Waalse afvalwetgeving in principe van toepassing is op giftige afvalstoffen, werd tot op heden -voor zover ons bekend- noch de Wet van 22 juli 1974, noch het uitvoeringsbesluit van 9 februari 1976 in hun geheel opgeheven, zodat deze nationale wetgeving en reglementering in beginsel haar gelding behoudt in deze beide gewesten⁸¹⁷. Diverse voorschriften uit de wet van 1974 en voornamelijk uit het

⁸¹⁵. In de memorie van toelichting bevestigde de regering namelijk uitdrukkelijk de interpretatie van de nieuwe bepaling van artikel 6 § 1, II, 2° in het advies van de Raad van State (Gedr.St., Kamer, 1988, nr. 516/1, 7); een advies waarin wordt gesteld dat de Gewesten ook bevoegd zijn voor de giftige afval (zie Gedr.St., Kamer, 1988, nr. 516/1, 37). Zie ook BOES, M., "De bevoegdheden van de Gewesten en de Gemeenschappen na de grondwetswijziging van 15 juli 1988 en na de wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen", in Staat, Gemeenschappen en Gewesten, 1989, 24; HAUBERT, B. en VANDERNOOT, P., "La loi nouvelle de réformes institutionnelles du 8 août 1988", Adm.Publ.(T.), 1988, p. 229, nr. 8.8.

⁸¹⁶. Zie o.m. BOCKEN, H., LAVRIJSEN, L. en VANDEN BON, A., l.c., (216), 217; HANNEQUART, J.P., "Etat actuel de la réglementation des déchets en Belgique", Amén., 1981, nr. 10, 11; JADOT, B., "La protection régionale de l'environnement: l'exemple des déchets", Rev. Rég.Dr., 1988, 251; LAVRIJSEN, L., "Staatshervorming, bevoegdheidsverdeling en milieubeleid", in De grondwettelijke bevoegdheidverdeling inzake leefmilieu, BOCKEN, H. (ed.), 1986, 20-21; SUETENS, L.P., "Milieuzorg na de staatshervorming", Leefmilieu, 1981, 23; SUETENS, L.P. en SOETEMANS, D., Loi et usage concernant le contrôle de la pollution en Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg, 1983, 14; VAN BOL, J-M.R., "L'environnement, matière régionale à part entière", Amén., 1980, nr. 8, 6.

⁸¹⁷. Hierbij is het passend een tweevoudige opmerking te maken:
 1) het Vlaamse afvaldecreet van 2 juli 1981 limiteert sterk zijn toepassingsgebied op het vlak van de giftige afval (zie artikel 4, lid 2 van het decreet).
 2) het Waals besluit van 9 april 1992 betreffende de giftige en gevaarlijke afvalstoffen, dat mede zijn rechtsgrond vindt in de Wet van 22 juli 1974 bevat een wijziging van het algemeen reglement van 9 februari 1976 en regelt tevens welke artikelen van dit reglement van 1976 niet meer toepasselijk zijn (zie artikel 82 van het besluit). Een aantal nationale reglementaire voorschriften inzake de giftige afval zijn m.a.w. niet meer van

uitvoeringsbesluit van 1976 werden echter door deze Vlaamse en Waalse afvalwetgeving opgeheven, gewijzigd of aangevuld, met als gevolg dat een onderzoek naar de strafrechtelijk gesanctioneerde voorschriften aangaande het vervoeren van giftige afvalstoffen en meerbepaald een verkenning van de objectieve inhoud van de mogelijke transportmisdrijven terzake, steeds een ontleding vereist van de afvalwetgeving op nationaal en regionaal vlak; een wetgeving die niet altijd even duidelijk gecoördineerd is. De recente afvalordonnantie van 7 maart 1991 uitgevaardigd door de Brusselse hoofdstedelijke gewestwetgever, gaat echter verder en voorziet in artikel 30 in de opheffing van de Wet van 22 juli 1974 (met uitzondering van de artikelen 1, 7 en 9 tot 15)⁸¹⁸ en schrijft voor dat de bepalingen van het algemeen reglement van 9 februari 1976 van kracht blijven zolang ze niet vervangen worden in besluiten genomen in uitvoering van de afvalordonnantie. Een recent uitvoeringsbesluit dd. 19 september 1991 dat betrekking heeft op de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen, heft het K.B. van 9 februari 1976 op voor wat het Brusselse hoofdstedelijk gewest betreft⁸¹⁹ en incorporeert de regels (met inbegrip van de vervoernormen) inzake de giftige afvalstoffen in de algemene regeling van de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen⁸²⁰.

Hierna behandelen we hoofdzakelijk de nationale milieuwetgeving en reglementering inzake giftige afvalstoffen en wijzen we op de desgevallende regionale aanpassing van deze nationale rechtsregels.

toepassing in het Waalse gewest. Zie terzake tevens: MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., Afvalqids, 1992, 2ed., 77-78.

⁸¹⁸. De executieve krijgt de opdracht de bepalingen van de afvalordonnantie te coördineren met deze van de Wet van 22 juli 1974 (artikel 31).

⁸¹⁹. Zie artikel 22 van het Besluit van 19 september 1991 van de Executieve van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest houdende regeling van de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen, B.S., 13 november 1991.

⁸²⁰. Artikel 2 § 2 van dit executievebesluit refereert aan de definitie van gevaarlijke afvalstof uit artikel 2 van de afvalordonnantie van 7 maart 1991, waarin de giftige afvalstoffen zijn begrepen. Supra hebben we deze regeling inzake gevaarlijke afvalstoffen in het Brusselse hoofdstedelijk gewest bondig overlopen (zie D. (2)).

Gezien dit executievebesluit genomen is ter uitvoering van de ordonnantie van 7 maart 1991, zal deze ordonnantie tevens fungeren als strafrechtsgrond (zie de strafbepaling van artikel 26 van de afvalordonnantie; daar het gaat om gevaarlijke afvalstoffen wordt het minimum en maximum van de geldboete opmerkelijk verhoogd, een geldboete van 500.000 tot 2.500.000 frank is met name toepasselijk - artikel 26 § 3).

b) Algemene beginselen en toepassingsgebied

De hoger geciteerde nationale wetgeving is van toepassing op giftige afval, een begrip dat in artikel 1, lid 1 van de Wet van 22 juli 1974 wordt omschreven als *"niet gebruikte of onbruikbare produkten en bijprodukten, overschotten en afval die voorkomt van een nijverheids-, handels-, ambachtelijke, landbouw- of wetenschappelijke activiteit en die een vergiftigingsgevaar kunnen inhouden voor de levende wezens of de natuur"*; een begripsomschrijving die verder naar de samenstelling van de stoffen wordt uitgewerkt in artikel 2 van het algemeen reglement van 1976 (limitatieve lijst met giftige afvalstoffen)⁸²¹. In een strafzaak gebaseerd op de wetgeving inzake giftige afvalstoffen, oordeelt de strafrechter ten gronde in feite of de afval giftig is en of het afvalprodukt voorkomt op de door de Koning opgestelde lijst met weliswaar een controle in rechte door het Hof van Cassatie⁸²². Ingevolge deze wettelijke begripsomschrijving moet een stof gekwalificeerd worden als een "giftige afvalstof" indien de stof beantwoordt aan drie criteria, met name wat betreft de samenstelling, de herkomst en de bruikbaarheid⁸²³. Giftige afval naar de samenstelling, doch afkomstig van een huishoudelijke activiteit valt buiten het toepassingsgebied van de wet, daar niet voldaan is aan het herkomstcriterium⁸²⁴. Gelet op het criterium van de bruikbaarheid is "giftige afval" een relatief begrip; pro-

⁸²¹. Met giftige afval worden gelijkgesteld de verpakkingen die giftige afval hebben bevat en door deze afval werden verontreinigd en die niet meer gebruikt worden. Natuurlijke ertsen en bewerkte metalen worden niet beschouwd als giftige afval (artikel 2, in fine van het K.B. van 9 februari 1976).

⁸²². Cass., 9 oktober 1990, Arr.Cass., 1990-91, 158. In casu controleerde het hof de motivering van de strafrechter aangaande de kwalificatie van het produkt "methyleenchloride" als een giftige afvalstof op grond van punt 4° uit de lijst van artikel 2 van het K.B. van 9 februari 1976 (produkten "die meer dan 10 % organische oplosmiddelen bevatten"). Het Hof is van oordeel dat de strafrechtelijke veroordeling op grond van de Wet van 22 juli 1974 niet naar recht verantwoord is, wanneer de strafrechter beslist dat het produkt methyleenchloride in zuivere staat meer dan 10 % organische oplosmiddelen bevat, doch zich niet uitspreekt over het gehalte aan oplosmiddelen van de afvalprodukten uit het bedrijf van beklaagde.

⁸²³. LAVRIJSEN, L., "La notion de "déchets" dans la législation existante", Amén., 1990, n° spécial, 5-6; MORRENS, P., Afvalqids, 1989, 18-19.

⁸²⁴. M.v.T., Gedr.St., Kamer, 1973-74, nr. 684/1, 2; LAMBRECHTS, W., Milieurecht, 1987, 239; LAVRIJSEN, L., "La notion de "déchets" dans la législation existante", Amén., 1990, n° spécial, 6; MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., Afvalqids, 1992, 2ed., 19.

dukten, bijprodukten en overschotten kunnen namelijk in de ene onderneming op een bepaald tijdstip giftige afval uitmaken en in een andere of dezelfde onderneming, doch op een ander tijdstip een grondstof vormen⁸²⁵. In de definitiebepalingen van de regionale afvalwetgevingen wordt verwezen naar deze begripsomschrijving uit de Wet van 22 juli 1974⁸²⁶.

Artikel 3 van de Wet van 22 juli 1974 bevat een algemeen verbod tot het verrichten van een aantal activiteiten aangaande giftige afval, behoudens vergunning of aangifte; voor de opgesomde activiteiten ("de verkoop, het te koop stellen, de verwerving, de afstand onder bezwarende of kosteloze titel, het voorhanden houden, het opslaan, de transformatie, de vernietiging, de neutralisering, de wegwerking en alle daarmee gepaard gaande activiteiten) geldt aldus een vergunnings- of aangifteplicht. De activiteiten van het vervoer, de invoer, de uitvoer en de doorvoer van giftige afvalstoffen vallen niet onder het algemeen verbod van artikel 3, doch worden afzonderlijk vermeld in artikel 4 van de wet, dat bepaalt dat de Koning

⁸²⁵. LAVRIJSEN, L., Gevaarlijke Stoffen, 1986, 103; MORRENS, P., Afvalgids, 1989, 19; MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., "Afvalstoffen in Vlaanderen", R.W., 1987-88, 764; De "bruikbaarheid" van een produkt moet m.a.w. steeds gerelateerd worden aan een bepaalde activiteit op een bepaald tijds-moment. Zo zullen (initieel) giftige grondstoffen onder toepassing van de Wet van 22 juli 1974 vallen, indien deze door de onderneming niet meer gebruikt worden en evenmin in de toekomst nog gebruikt zullen worden of voor de onderneming onbruikbaar zijn (LAVRIJSEN, L., Ibid.) LAVRIJSEN citeert (voetnoot nr.191) een duidelijk voorbeeld uit de parlementaire voorbereiding, gegeven door de minister van arbeid en tewerkstelling: "Een bedrijf gebruikt cyaan voor de behandeling van metalen. Als het cyaanzout koopt, bevoorraadt het zich in grondstoffen. Als het dat zout opslaat om enkele maanden later te gebruiken, slaat het produkten op die niet als afval kunnen beschouwd worden. Maar als het bedrijf, als gevolg van een wijziging in de behandelingstechnieken, dat cyaan niet meer gebruikt, wordt dat giftige afval. Deze indeling van cyaanzout bij de giftige afval betekent niet dat het produkt onbruikbaar is geworden, het wordt gewoon niet meer gebruikt in de onderneming." (zie ook Verslag namens de verenigde commissies voor de tewerkstelling, de arbeid en de sociale voorzorg en voor het leefmilieu, Gedr.St., Senaat, 1973-74, nr. 134, 21).

⁸²⁶. Zie bv. voor het Vlaamse gewest: artikel 4, lid 2 van het afvaldecreet van 2 juli 1981 of artikel 2, 4° van het B.Vl.Ex. van 30 juli 1985 houdende algemene voorwaarden voor het ophalen van afvalstoffen en voor het Waalse gewest: artikel 3, 9° van het afvaldecreet van 5 juli 1985 en artikel 1, 3° van het B.W.Ex. van 9 april 1992 betreffende de giftige en gevaarlijke afvalstoffen.

In de wetgeving van het Brusselse hoofdstedelijk gewest maken de giftige afvalstoffen deel uit van de categorie gevaarlijke afvalstoffen die omschreven wordt met opsommingslijsten in bijlage aan de wetgeving (zie artikel 2, 2° van de afvalordonnantie van 7 maart 1991 met referentie aan de lijsten van bijlagen II, III en IV, doch zonder verwijzing naar de nationale wet van 1974).

deze verrichtingen regelt en aan een vergunning kan onderwerpen. Met de artikelen 2 (verbodsbepaling inzake het achterlaten van giftige afval), 3 en 4 moet het mogelijk zijn dat de uit te vaardigen reglementering alle verrichtingen (m.a.w. ook het vervoer) omvat waarvan de giftige afval het voorwerp zou kunnen zijn⁸²⁷.

In uitvoering van de Wet van 22 juli 1974, voerde het algemeen reglement van 1976 twee types van vergunningen in, met name de vergunning voor de exploitatie van opslagplaatsen en installaties voor vernietiging, neutralisering of wegwerking van giftige afval (artikel 4) en de vergunning voor de verwerving en de invoer van giftige afval (artikel 11)⁸²⁸. Het vervoeren van giftige afvalstoffen werd als zodanig door de Koning niet onderworpen aan een voorafgaande vergunning; het algemeen reglement van 1976 bepaalt wel enkele algemene veiligheidsmaatregelen die bij een dergelijke vervoeractiviteit dienen te worden genomen (artikel 22 en 23).

Dit vergunningsstelsel uit het K.B. van 9 februari 1976 werd enerzijds op nationaal niveau aangepast door de afschaffing van de specifieke vergunning voor invoer van giftige afval⁸²⁹ en anderzijds gewijzigd door de regionale milieuwetgeving. Zo werd voor het Vlaamse gewest de vergunning voor de verwijdering van de giftige afval als afzonderlijke sectoriële vergunning afgeschaft en geïntegreerd in de globale milieuvergunning, gecreëerd door het Decreet van 28 juni 1985 en het uitvoeringsbesluit van 6 februari 1991, het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning (afgekort als Vlarem I)⁸³⁰.

⁸²⁷. M.v.T., Gedr.St., Kamer, 1973-74, nr. 684/1, 2.

⁸²⁸. DEKETELAERE, K., Milieuvergunningsstelsels in België en de buurlanden: analyse, gelijkenissen en verschilpunten, voorstellen tot hervorming, Interuniversitaire Commissie voor de hervorming van het milieurecht in het Vlaamse Gewest, 1989, 24-25 (onuitgegeven); LAVRIJSEN, L., "Milieuvergunningsstelsels in België en de buurlanden. Overeenkomsten en verschilpunten", T.B.P., 1988, 10; SOETEMANS, D., Inleiding tot het milieurecht, 1978, 148-149.

⁸²⁹. Zie artikel 18 § 1 van het K.B. van 2 juni 1987 houdende reglementering van de uitvoer, de invoer en de doorvoer van afvalstoffen, B.S., 19 juni 1987. Dit K.B. vormt de uitvoering van de kaderwet van 9 juli 1984 betreffende de invoer, uitvoer en doorvoer van afvalstoffen (supra besproken).

⁸³⁰. Decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, B.S., 17 september 1985; Besluit van de Vlaamse Executieve van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning (afgekort Vlarem I), B.S., 26 juni 1991. De beide wetteksten traden in werking op 1 september 1991 (zie artikel 80 Vlarem I). Artikel 41bis § 3 van het Vlaamse milieuvergunningsdecreet van 1985 heeft een artikel 6bis in de Wet van 22 juli 1974 ingevoegd, waarbij verwezen wordt naar dit decreet en de uitvoeringsbesluiten voor het verlenen van een

In het Waalse gewest wordt op het vlak van de bescherming van de omgeving en het leefmilieu het stelsel van vergunningen voor de uitbating van gecontroleerde stortplaatsen voor giftige afval geregeld door de eigen regionale wetgeving en aldus uit de nationale wetgeving gelicht⁸³¹. Tenslotte werd in het Brusselse hoofdstedelijk Gewest het K.B. van 9 februari 1976 in haar geheel opgeheven en vervangen door een afzonderlijke regeling inzake gevaarlijke afvalstoffen⁸³².

Indien giftige afval vervoerd, ingevoerd, uitgevoerd of doorgevoerd wordt zonder inachtneming van de regeling of van de vergunning getroffen ter uitvoering van artikel 4 van de Wet van 1974, kan de provinciegouverneur de afval doen verpakken, in beslag nemen of doen overgaan tot vernietiging, neutralisering of wegwerking ervan; hierbij kan hij beslissen tot opeising van de installaties nodig voor de wegwerking van de afvalstoffen (artikel 16 en 17 van de Wet van 22 juli 1974). Buiten deze hypothese van een optreden bij overtreding van de wet, kan de provinciegouverneur alsmede de burgemeester krachtens artikel 18 van de Wet van 22 juli 1974 tevens veiligheidsmaatregelen treffen indien giftige afval wordt aangetroffen die een ernstige bedreiging vormt. In dit geval verleent artikel 18 hen namelijk de bevoegdheid om de overbrenging van de afval te bevelen naar een

vergunning voor het opslaan, de transformatie, de vernietiging, de neutralisering en de wegwerking van giftige afval; daar dit artikel 6bis enkel refereert aan de vergunningen vermeld in artikel 3 en niet aan de potentiële vergunningsplicht voor het vervoer in artikel 4, zal ons inziens op huidig ogenblik het invoeren van een vervoervergunning niet worden geregeld overeenkomstig het Vlaamse milieuvergunningsdecreet. Artikel 79 § 2 van Vlarem I van 1991 heft vervolgens artikel 4 van het K.B. van 9 februari 1976 op in het Vlaamse gewest (zie DEKETELAERE, K., Milieuvergunning en milieudiensten in het Vlaamse Gewest. Een praktische wegwijzer bij de toepassing van het decreet en het reglement betreffende de milieuvergunning in het Vlaamse Gewest, 1991, 68).

Ook artikel 8 inzake de erkenningscommissie uit het K.B. van 1976 werd recent voor het Vlaamse gewest vervangen (zie B.Vl.Ex. van 13 november 1991, B.S., 4 januari 1992).

⁸³¹. Zie JADOT, B., HANNEQUART, J.P. en ORBAN DE XIVRY, E., Le droit de l'environnement, 1988, 191 en artikel 129 van het B.W.Ex. van 23 juli 1987 (B.S., 29 september 1987), dat voor wat de stortplaatsen betreft artikel 4 van het K.B. van 9 februari 1976 opheft. Raadpleeg aangaande dit executievebesluit o.m.: HAUMONT, F., "Les décharges contrôlées en Région Wallonne", Amén., 1990, n°spécial, 44-58. De klasse 4 voor de verwijdering van giftige afvalstoffen werd recent afgeschaft bij B.W.Ex. van 19 april 1990 (B.S., 10 oktober 1990; MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., Afvalgids, 1992, 2ed., 74).

⁸³². Zie het Besluit van 19 september 1991 van de Executieve van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest houdende regeling van de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen, B.S., 13 november 1991.

door hen of door de minister van arbeid aangewezen plaats en hiervoor de nodige voertuigen en hun bestuurders op te eisen. Daarbij kunnen ze tevens beroep doen op het leger, de rijkswacht en de civiele bescherming om het vervoer evenals de veiligheid ervan te verzekeren.

Het overtreden van de bepalingen van de wet, van de uitvoeringsbesluiten of van de verleende vergunningen, alsmede van de door de provinciegouverneur en de burgemeester genomen maatregelen wordt strafbaar gesteld met correctionele strafsancties in artikel 25 van de Wet van 22 juli 1974⁸³³⁸³⁴; dit artikel voorziet tevens in een strafrechtelijke sanctionering van het verhinderen van het krachtens de wet geregelde toezicht. In zoverre de regionale wetgeving aangaande de giftige afval genomen is in uitvoering van de Wet van 22 juli 1974, zijn de strafbepalingen van de artikelen 25 e.v. van de nationale wet tevens toepasselijk op de penale inbreuken op deze regionale afvalregeling⁸³⁵. Strafprocedurale bepalingen behorende tot de opsporingsfase komen voor in de artikelen 21 tot 24 van de wet van 1974 en in de artikelen 28 tot 31 van het algemeen reglement van 1976.

c) Verwerving en invoer van giftige afval

Luidens artikel 11 van het algemeen reglement van 1976 mag de verwerving en de invoer van giftige afval enkel gebeuren door:

- 1) erkende centra voor vernietiging, neutralisering en wegwerking van giftige afval⁸³⁶;

⁸³³. DETIENNE, J., Droit pénal des affaires, 1989, 279. In geval van herhaling kan behalve een facultatieve strafverhoging tot het dubbel van de maximumstraf, de strafrechter tevens de tijdelijke of definitieve sluiting van de onderneming bevelen (artikel 26 van de Wet van 22 juli 1974; zie infra).

⁸³⁴. Hierbij weze opgemerkt dat in het Vlaamse Gewest de inbreuken op het luik giftige afval van de milieuvergunning (de vroegere vergunning tot verwijdering van giftige afval, waartoe de vervoergedraging niet behoorde) bestraft worden overeenkomstig de strafbepalingen van het milieuvergunningsdecreet van 28 juni 1985 (artikel 6bis van de Wet van 22 juli 1974, ingevoegd door artikel 41bis § 3 van het Decreet). De in dit decreet bepaalde correctionele hoofdstraffen (artikel 39 § 1; zie ook DEKETELAERE, K., O.C., 1991, 207) zijn identiek aan deze van artikel 25 van de Wet van 22 juli 1974.

⁸³⁵. Zie bv. artikel 72 van het B.W.Ex. van 9 april 1992 betreffende de giftige en gevaarlijke afvalstoffen, B.S., 23 juni 1992.

⁸³⁶. De vernietiging, neutralisering en wegwerking van de giftige afval moet in België geschieden hetzij bij de producent van de afval, hetzij in een door de Koning erkend centrum (artikel 8 van de Wet van 22 juli 1974).

- 2) personen die giftige afval verwerven met het oog op de verwijdering in erkende centra en die over een vergunning tot verwerving beschikken, afgeleverd door de minister van tewerkstelling en arbeid;
- 3) personen die giftige afval verwerven met het oog op de uitvoer en die over een vergunning tot verwerving beschikken, eveneens afgeleverd door de minister van tewerkstelling en arbeid.

Met uitzondering van de erkende centra, moeten de personen en ondernemingen die giftige afval verwerven en invoeren zodoende beschikken over een specifieke vergunning voor verwerving en ze dienen de verkregen afvalstoffen ofwel af te geven aan een erkend centrum ofwel uit te voeren. Bij het vervoer en de invoer van giftige afval door verwervers en invoerders, moeten de documenten waaruit blijkt dat de bepalingen van artikel 11 werden nageleefd, de giftige afval vergezellen (artikel 22, lid 2 van het algemeen reglement van 1976). Oorspronkelijk vereiste artikel 11 van het algemeen reglement tevens een specifieke invoervergunning, doch de gedeelten aangaande zulke invoervergunning in de voorschriften van de artikelen 11 e.v. werden opgeheven door artikel 18 § 1 van het K.B. van 2 juni 1987 houdende reglementering van de uitvoer, de invoer en de doorvoer van afvalstoffen⁸³⁷.

De vergunning voor het verwerven met beroepsdoeleinden, waarvan de aanvraagprocedure is beschreven in de artikelen 12 en 13 van het algemeen reglement, kan voor een maximale duur van tien jaar worden toegestaan en is hernieuwbaar (artikel 14, lid 1 van het algemeen reglement van 1976). Wanneer de vergunninghouder de voorschriften van het algemeen reglement of de opgelegde vergunningsvoorwaarden niet naleeft, kan de minister de vergunning schorsen of intrekken en dit zonder raadpleging van de erkenningscommissie (artikel 14, lid 2 en 3).

De aangifteplicht, als geregeld in artikel 17 van het algemeen re-

De installaties voor de verwerking van de giftige afval die zich niet bij de voortbrenger bevinden, worden "centra voor vernietiging, neutralisering of wegwerking van giftige afval" genoemd (artikel 3 van het K.B. van 9 februari 1976); de verplichte erkenning van deze centra wordt geregeld in hoofdstuk III van het K.B. van 1976.

Uit artikel 11 van het algemeen reglement volgt dat deze erkende centra voor het verwerven en invoeren van giftige afval niet moet beschikken over een specifieke vergunning. De erkenning als centrum geeft hen het recht giftige afvalstoffen te verwerven met het oog op de verwerking ervan in de installaties van het centrum (MORRENS, P., *Afvalgids*, 1989, 103).

⁸³⁷. B.S., 19 juni 1987.

glement van 1976, werd voor de activiteit van de invoer en de uitvoer⁸³⁸ van giftige afval eveneens opgeheven door het aangehaalde artikel 18 § 1 van het K.B. van 2 juni 1987. De maandelijkse aangifteplicht voor de verwerving van giftige afval blijft behouden.

De diverse voorschriften aangaande de verwerving van giftige afval (vergunning, aangifteplicht) werden in het Waalse gewest reeds opgeheven en vervangen door de bepalingen van het Waalse executievebesluit van 12 november 1987 dat thans op zijn beurt op het vlak van de giftige afvalstoffen is opgeheven door het recente Waalse executievebesluit van 9 april 1992⁸³⁹. In het Brusselse hoofdstedelijk Gewest werd het K.B. van 9 februari 1976 in haar geheel opgeheven en vervangen door een afzonderlijke regeling inzake gevaarlijke afvalstoffen⁸⁴⁰.

Deze algemene invoerregeling van artikel 11 van het K.B. van 9 februari 1976, die aangeeft wie giftige afval mag invoeren, moet verder aangevuld worden met de gedetailleerde voorschriften uit de supra besproken Wet van 9 juli 1984 en zijn uitvoeringsbesluit, het K.B. van 2 juni 1987, aangezien deze wetgeving en reglementering eveneens toepasselijk is op giftige afvalstoffen.

d) Vervoer van giftige afval

Als hoger aangegeven is het vervoeren van giftige afval in het kader van de nationale wetgeving en reglementering inzake de giftige afvalstoffen NIET onderworpen aan een specifieke vervoervergunning⁸⁴¹. Een dergelijke vergunningsplicht is evenmin op huidig ogenblik -voor zover ons bekend-

⁸³⁸. In het oorspronkelijke artikel 17, lid 1 van het K.B. van 9 februari 1976 werd ook de activiteit van de uitvoer aangifteplichtig gemaakt. Zie voor de vroegere regeling inzake de in- en uitvoer van giftige afvalstoffen (vergunnings- en aangifteplicht) o.m.: BOCKEN, H., LAVRIJSEN, L. en VANDEN BON, A., l.c., 223-224 en 229. SUETENS, L.P. en SOETEMANS, D., Loi et usage concernant le contrôle de la pollution en Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg, 1983, 177-178. Deze voorschriften uit het K.B. van 1976 vormden de eerste Belgische regeling ter controle van het internationaal afvalverkeer.

⁸³⁹. Zie artikel 74 van het vroegere B.W.Ex. van 12 november 1987 (B.S., 22 april 1988); JADOT, B., HANNEQUART, J.P. en ORBAN DE XIVRY, E., o.c., 192 en artikel 82 van B.W.Ex. van 9 april 1992 (B.S., 23 juni 1992).

⁸⁴⁰. Zie het Besluit van 19 september 1991 van de Executieve van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest houdende regeling van de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen, B.S., 13 november 1991.

⁸⁴¹. MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., Afvalgids, 1992, 2ed., 98.

voorgeschreven in de regionale milieuwetgeving; deze laatste wetgeving heeft wel voor het Brusselse en Waalse gewest een vereiste van voorafgaande erkenning van de vervoerder van giftige afvalstoffen ingevoerd⁸⁴².

Hoofdstuk VII van het algemeen reglement van 1976 (de artikelen 22 en 23) bevat evenwel een aantal *algemene veiligheidsvoorwaarden* die (onder meer) gelden voor het vervoeren van giftige afval⁸⁴³.

Zo moet de vervoerder alle nodige maatregelen nemen om te vermijden dat het vervoer een bron van gevaar en hinder wordt voor het personeel, de burelen, het publiek en het leefmilieu in het algemeen (artikel 22, lid 1) en moet het giftige afval op zulke wijze vervoerd en verpakt worden dat elk gevaar en elke verontreiniging onder invloed van het vervoer worden vermeden (artikel 23, lid 1). De verpakking, waarop een aanduiding ter identificatie van de inhoud moet voorkomen, moet gesloten zijn en op zulke wijze gecondi-

⁸⁴². Het Besluit van 19 september 1991 van de Executieve van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest houdende regeling van de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen (B.S., 13 november 1991), dat voorziet in de gehele opheffing van het K.B. van 9 februari 1976, vereist evenwel niet enkel voor de ophaling, doch tevens voor het louter vervoeren van gevaarlijke afvalstoffen (waaronder de giftige afvalstoffen) voor rekening van derden een erkenning van de bevoegde minister (zie o.m. de artikelen 10, 14 en 15; tevens supra, D, 2). De mogelijkheid tot het invoeren van een vergunningsplicht (zie artikel 13 van de afvalordonnantie van 7 maart 1991) werd door de executieve echter niet aangewend.

Ook voor het Waalse gewest is een voorafgaande ministeriële erkenning vereist voor het vervoer van giftige afvalstoffen (in de betekenis van de wet van 22 juli 1974) die afkomstig zijn van derden (artikel 29 van het B.W.Ex. van 9 april 1992, B.S., 23 juni 1992, in uitvoering van de Wet van 22 juli 1974 en bij overtreding eveneens strafbaar met de strafsancties bepaald in deze wet van 1974).

⁸⁴³. De artikelen 22 en 23 zijn evenwel wat de bescherming van de omgeving en het leefmilieu betreft, alsmede de ophaling en de verwerking van afvalstoffen niet meer van toepassing in het Waalse gewest (zie artikel 37 van het K.B. van 9 februari 1976, als aanvankelijk ingevoegd door artikel 74 § 4 van het B.W.Ex. van 12 november 1987 en thans herhaald door artikel 82, 4° van het B.W.Ex. van 9 april 1992).

Een gelijkaardige bepaling als in artikel 23, lid 1-3 was aanvankelijk te vinden in artikel 38 van het Waalse executievebesluit van 12 november 1987. Eenzelfde algemeen (vervoer)veiligheidsvoorschrift is tevens voorzien in de Brusselse wetgeving inzake de gevaarlijke afvalstoffen (zie artikel 5 van het Besluit van 19 september 1991 aangaande de gevaarlijke afvalstoffen, geciteerd in vorige voetnoot).

In het Vlaamse gewest behouden de veiligheidsvoorschriften uit het K.B. van 1976 tot op heden hun geldingskracht, doch deze blijven uiteraard beperkt tot het vervoer van giftige afvalstoffen in de zin van deze reglementering, terwijl het overeenkomend voorschrift in de milieuregeling van het Brusselse hoofdstedelijk gewest een ruimer toepassingsgebied kent en met name aldaar geldt voor het vervoer van gevaarlijke afvalstoffen (waaronder de giftige afvalstoffen).

tioneerd dat elk verlies van de inhoud belet wordt (artikel 23, lid 2 en 3). Deze algemene en vrij strenge voorwaarden die onder meer de vervoerder van giftige afval dient in acht te nemen, worden in de rechtsleer aangeduid als een veiligheidsplicht met het karakter van een resultaatverbintenis⁸⁴⁴.

Indien tijdens het vervoer van giftige afval blijkt dat een gevaar de veiligheid van de bevolking en van het leefmilieu bedreigt, is de aangestelde voor het afvalvervoer verplicht onmiddellijk het hulpcentrum of bij onstentenis ervan, de rijkswachtpost, het politiecommissariaat of de brandweerdienst te verwittigen (artikel 23, lid 4).

Bij een vervoer van giftige afval door of in opdracht van⁸⁴⁵ een verwerver van giftige afval, moet de afvallading vergezeld worden van de documenten waaruit blijkt dat aan de voorschriften van artikel 11 (zie supra c) werd voldaan (artikel 22, lid 2)⁸⁴⁶.

⁸⁴⁴. BOCKEN, H., LAVRIJSEN, L. en VANDEN BON, A., l.c., nr. 37, p. 224-225; JADOT, B., HANNEQUART, J.P. en ORBAN DE XIVRY, E., o.c., nr. 394, p. 193; LAVRIJSEN, L., o.c., 107 en "Grensoverschrijdende overbrenging van giftige en gevaarlijke afvalstoffen in het licht van de Belgische en Vlaamse wetgeving", in Les problèmes juridiques posés par les flux transfrontières de déchets toxiques, SANCY, M. (ed.), 1988, (29), 43. Hierbij moeten we opmerken dat een dergelijke kwalificatie van de te nemen veiligheidsmaatregelen krachtens de artikelen 22 en 23 van het algemeen reglement van 1976, door deze auteurs wordt geschreven vanuit de civielrechtelijke invalshoek van de burgerlijke aansprakelijkheid. Een vertaling ervan naar het misdrijf van artikel 25, 1° van de Wet van 22 juli 1974 (in algemene termen: "het overtreden van de krachtens artikel 4 van deze wet getroffen besluiten") moet zich naar onze mening situeren op het vlak van het materieel bestanddeel van dit misdrijf; van zodra bv. onder invloed van het vervoer een toestand van gevaar of verontreiniging ontstaat, is het materieel bestanddeel van het misdrijf aanwezig. Dit is een noodzakelijke, doch op zichzelf onvoldoende voorwaarde om te besluiten tot de strafrechtelijke verantwoordelijkheid van de vervoerder; zulke verantwoordelijkheid vereist namelijk bovendien een wederrechtelijke gedraging die te wijten moet zijn aan schuld in hoofde van de vervoerder (zie infra hoofdstuk 3). Zo moet bij het vervoeren van de giftige afvalstoffen de vervoerder zich minstens onachtzaam (de schuldvorm van de culpa) gedragen hebben vooraleer zijn voergedraging kan gekwalificeerd worden als een misdrijf in de zin van artikel 25 van de Wet van 22 juli 1974, geconcretiseerd in de artikelen 22 en 23 van het K.B. van 9 februari 1976. Via de vereiste van het strafrechtelijk schuldelement vindt men terzake terug enige aansluiting met de resultaatverbintenis uit de burgerlijke aansprakelijkheid, daar deze aansprakelijkheid kan weerlegd worden door het aantonen van overmacht en dit een toetsing aan de zorgvuldigheidsnorm inhoudt (zie BOCKEN, H., "Van fout naar risico. Een overzicht van de objectieve aansprakelijkheidsregelingen naar Belgisch recht", T.P.R., 1984, (329) 337).

⁸⁴⁵. MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., Afvalqids, 1992, 2ed., 144.

⁸⁴⁶. HANNEQUART, J.P., La législation sur le transport des déchets dangereux - Belgique, Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail, 1987, 29 en 37.

(2) Afvalolie

a) Vóór de totstandkoming van regionale milieuwetgeving inzake afvalstoffen

De materie van de afvalolie werd vóór de regionalisering van de milieuwetgeving gereglementeerd in het K.B. van 3 oktober 1975 betreffende de voorkoming van oppervlaktewaterverontreiniging door afvalolie⁸⁴⁷; een besluit genomen in uitvoering van artikel 3 van de nationale Wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging⁸⁴⁸.

Het koninklijk besluit van 1975 aangaande de afvalolie - een begrip omschreven als: *"alle minerale of synthetische oliën en vetten, met inbegrip van de olieachtige tankresidu's, van de waterolienmengsels en van de emulsies, hetzij zij ontaard zijn door het gebruik dat ervan werd gemaakt, hetzij van hun gebruik werd afgezien of hetzij ze voor hun oorspronkelijke bestemming ongeschikt zijn geworden en als zodanig voor hun houder geen handelswaarde meer hebben"*⁸⁴⁹ (artikel 1)-, bevat een aantal voorschriften over de verwijdering van afvalolie en onderwerpt de activiteit van de ophaling van afvalolie aan een voorafgaande ministeriële erkenning (artikel 2, 3°) en de in- en uitvoer ervan aan een voorafgaande ministeriële machtiging (artikel 2, 5°). Zowel de erkende ophaler als de gemachtigde invoerder en uitvoerder moeten een register bijhouden (artikel 5 § 3), terwijl de erkende ophaler bijkomend ontvangstbewijzen dient af te geven en een dubbel ervan moet bewaren gedurende drie jaar (artikel 5 § 1-2). Specifieke vervoer-voorschriften inzake afvalolie komen in dit K.B. van 1975 niet voor.

Als strafrechtsgrond voor de inbreuken op dit nationaal besluit verwijst artikel 7 naar de oppervlaktewaterenwet van 26 maart 1971. Het overtreden van de bepalingen van de uitvoeringsbesluiten wordt in deze wet strafbaar gesteld met correctionele straffen in artikel 41.

⁸⁴⁷. B.S., 5 november 1975.

⁸⁴⁸. B.S., 1 mei 1971; err. B.S., 14 juli 1971.

⁸⁴⁹. Zie voor een verdere ontleding van deze definitie: MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., "Afvalstoffen in Vlaanderen", R.W., 1987-88, 765.

b) Na de uitvaardiging van regionale afvalwetgevingen

1/ Het Vlaamse gewest

De afvalolie valt als één van de bijzondere categorieën van afvalstoffen onder de regeling van het **Vlaamse afvaldecreet van 2 juli 1981**; artikel 3, g van het decreet neemt de definitie van afvalolie over uit het K.B. van 1975. De principiële vereiste van een vergunning voor de verwijdering (waartoe het vervoer behoort) van afvalstoffen (artikel 25) geldt aldus eveneens voor de afvalolie, gezien de specifieke bepaling van artikel 40 § 2 aangaande de afvalolie geen afwijking inhoudt en zelfs uitdrukkelijk de algemene vergunningsbepalingen toepasselijk verklaart⁸⁵⁰. Deze bepaling heeft tot gevolg dat de principiële vergunning voor de verwijdering van afvalolie geïntegreerd wordt in de globale Vlaamse milieuvergunning en moet afgeleverd worden overeenkomstig de voorschriften van het **milieuvergunningsdecreet van 28 juni 1985** en het Vlarem I van 6 februari 1991⁸⁵¹; een dergelijke stelling volgt alleszins uit de lezing van het toepasselijk verklaarde algemeen artikel 26 van het Vlaamse afvaldecreet.

In uitvoering van het afvaldecreet van 1981 en voornamelijk van de specifieke bepaling van artikel 40 aangaande de afvalolie, heeft de Vlaamse executieve een reglementering uitgewerkt betreffende de verwijdering van afvalolie in het **Besluit van 25 juli 1985**⁸⁵². Artikel 15 van dit besluit van 1985 heft het K.B. van 3 oktober 1975 op in het Vlaamse gewest voor de materies geregeld in het executievebesluit⁸⁵³. Deze reglementering, die geldt

⁸⁵⁰. De uitvoeringsbesluiten van het afvaldecreet van 1981 vermelden echter noch het vervoeren, noch het ophalen van afvalolie als een vergunningsplichtige activiteit; zie artikel 1 § 2 van het B.Vl.Ex. van 21 april 1982 houdende nadere regelen voor het aanvragen, verlenen, weigeren, vervallen en intrekken van een vergunning voor de verwijdering van afvalstoffen (B.S., 15 mei 1982), zoals aangevuld voor de ophaaloperatie door artikel 1 van het B.Vl.Ex. van 30 juli 1985 (B.S., 25 september 1985).

⁸⁵¹. Raadpleeg voor afvalolie rubriek nr. 2.4 uit de alfabetische lijst van de als hinderlijk beschouwde inrichtingen (betreft opslag en verwijdering van afvalolie), gevoegd in bijlage 1 bij Vlarem I.

⁸⁵². B.Vl.Ex. van 25 juli 1985 houdende nadere regelen betreffende de verwijdering van afvalolie, B.S., 29 augustus 1985. Raadpleeg hierover o.m.: VAN GORP, A.M. en HAEMELS, G., De nieuwe reglementering inzake de verwijdering van afvalolie", Leefmilieu, 1985, nr. 6, 179-184.

⁸⁵³. Luidens artikel 66 van het Vlaamse afvaldecreet van 2 juli 1981 blijft het K.B. van 1975 als uitvoeringsbesluit van de Wet van 26 maart 1971 van kracht tot de opheffing ervan.

voor vier soorten van afvalolie als gedefinieerd in artikel 1 § 1, omvat behoudens een aantal verbodsbepalingen met algemene strekking een regeling betreffende de verplichte erkenning voor het ophalen van afvalolie (artikel 4 e.v.) en betreffende de verplichte vergunning voor het opslaan, zuiveren, regenereren en verwerken van afvalolie (artikel 8 e.v.)⁸⁵⁴. Deze laatste artikelen (8 - 14) werden zeer recent opgeheven door het Vlaams besluit Vlarem II van 7 januari 1992, zijnde een uitvoeringsbesluit van het voormelde milieuvergunningsdecreet van 28 juni 1985⁸⁵⁵.

Het Vlaamse afvaloliebesluit van 25 juli 1985 bevat -in tegenstelling tot de hierna te bespreken recente besluiten van de Waalse en Brusselse gewestwetgever- geen reglementaire bepalingen die specifiek voor het louter vervoeren van afvalolie gelden. De vervoergedraging maakt evenwel samen met de inontvangstneming en inzameling deel uit van de activiteit van *het ophalen van afvalolie* (artikel 1 § 2, 1°). Voor dit ophalen van afvalolie in het Vlaamse gewest is een *erkenning* vereist die verleend wordt door de gemeenschapsminister van leefmilieu (artikel 4 § 1 en 7 § 1); deze erkenning is van tijdelijke aard met een maximale duur van tien jaar (artikel 7 § 2) en kan door de erkenningverlenende overheid op een gemotiveerde wijze worden ingetrokken na voorlegging van een proces-verbaal van een toezichthoudende ambtenaar (artikel 7 § 3 - § 6). Als één van de erkenningsvoorwaarden moet de aanvrager het bewijs leveren dat hij voldoet aan de wetgeving inzake het wegvervoer van ontvlambare vloeistoffen (zie artikel 4 § 3, 2°)⁸⁵⁶. Eenmaal de erkenning bekomen heeft men het recht afvalolie in het Vlaamse gewest op te halen (artikel 4 § 2, 1°) en is men verplicht de opgehaalde afvalolie af te geven aan een vergunde inrichting voor het opslaan, zuiveren, regenereren of verwerken van afvalolie (artikel 4 § 2°,

⁸⁵⁴. De ophaler van afvalolie die tevens de afvalolie wil opslaan, zal m.a.w. twee verschillende stelsels (erkenning en vergunning) moeten naleven (VAN GORP, A.M. en HAEMELS, G., l.c., 183-184). Voor de activiteit van de ophaling van afvalolie werd geopteerd voor een systeem van erkenning en niet van vergunning om een grotere soepelheid bij de toekenning mogelijk te maken (VAN GORP, A.M. en HAEMELS, G., ibid.).

⁸⁵⁵. Zie artikel 812, 9° van het B.Vl.Ex. van 7 januari 1992 houdende vaststelling van het Vlaams reglement inzake milieuvoorwaarden voor hinderlijke inrichtingen (afgekort Vlarem II), B.S., 14 december 1992. In Vlarem II is afdeling 13 van hoofdstuk 5 gewijd aan de afvalolie (artikelen 220-235).

⁸⁵⁶. De ophaler van afvalstoffen moet m.a.w. bewijzen dat de ADR-reglementering wordt nageleefd. Het in artikel 4 § 3, 2° geciteerde K.B. van 15 maart 1976 is op huidig ogenblik vervangen door het K.B. van 16 september 1991 (B.S., 16 oktober 1991).

2°-b). Het is verboden tijdens of voor de ophaling water, oplosmiddelen of enige andere stof aan de afvalolie toe te voegen (artikel 2 § 4) en de vier in artikel 1 § 1 opgesomde soorten afvalolie onderling te mengen of in één-zelfde tank onder te brengen (artikel 4 § 2, 3°). De concrete ophaaloperatie is onderworpen aan een gelijkaardig *administratief documentenstelsel* als uitgewerkt in de algemene regeling van de ophaling van afvalstoffen⁸⁵⁷. Zo moet ook de ophaler van afvalolie een genummerde afgiftebon met een aantal verplichte vermeldingen overhandigen aan de persoon van wie hij de afvalolie ontvangt en is hij wettelijk verplicht een ophaalregister met een aantal gegevens bij te houden; de beide documenten (voor de afgiftebon een afschrift) moeten gedurende drie jaar ter beschikking gehouden worden van de toezichthoudende ambtenaar (artikel 5 § 1 en § 2)⁸⁵⁸.

De invoer en de uitvoer van afvalolie -een aangelegenheid die in het kader van de Belgische staatshervorming is voorbehouden aan de nationale wetgever- blijft geregeld door het hoger aangehaalde nationale K.B. van 3 oktober 1975⁸⁵⁹, zodat voor de uitoefening van deze activiteit een voorafgaande machtiging vereist is (artikel 2, 5°) en de gemachtigde in- en uitvoerder een register moet bijhouden dat tevens drie jaar moet worden bewaard (artikel 5 § 3)⁸⁶⁰. In het kader van de vierde Belgische staatshervorming zal ook de wetgevende bevoegdheid aangaande de invoer en uitvoer van afvalstoffen worden geregionaliseerd⁸⁶¹.

⁸⁵⁷. Zie voor deze algemene regeling: artikel 4 en 5 van het B.Vl.Ex. van 30 juli 1985 (B.S., 25 september 1985); de algemene ophaalregeling geldt niet voor afvalolie (artikel 2, 2°).

⁸⁵⁸. MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., Afvalgids, 1992, 148.

⁸⁵⁹. MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., "Afvalstoffen in Vlaanderen", R.W., 1987-88, 762.

⁸⁶⁰. Het louter vervoer van de afvalolie moet onderscheiden worden van de invoer of uitvoer, zie bv. Antwerpen, 11 januari 1989, besproken in Milieu & Bedrijf, 1990, 21/3; tevens besproken in FAURE, M., De strafrechtelijke toerekening van milieudelicten, 1992, 73-74. In casu werden 41 transporten verricht van Frankrijk naar Nederland en naar Antwerpen in opdracht van een expeditiebedrijf, welk bedrijf volgens het Hof moest worden beschouwd als de invoerder-verkoper. De vervoerder werd door het Hof evenmin aanzien als strafbare deelnemer, gezien hij niet bewust had meegewerkt aan de onwettige invoer (afwezigheid van machtiging). De strafbare deelneming in de zin van de artikelen 66 en 67 Strafwetboek vereisen inderdaad dat de deelnemer wetens en willens heeft meegewerkt aan het hoofdmisdrijf (zie o.m.: Cass., 6 maart 1950, Arr.Cass., 1950, 443; Cass., 16 april 1980, Arr.Cass., 1979-80, 1024; Cass., 9 december 1986, Arr.Cass., 1986-87, 472, R.W., 1987-88, 856, met noot DE SWAEF, M.).

⁸⁶¹. Zie artikel 2 van het voorstel van bijzondere wet tot vervolledi-

Voor de strafbare inbreuken op de voorschriften van het Vlaamse afvaloliebesluit van 25 juli 1985 fungeert het Vlaams afvaldecreet van 2 juli 1981 als strafrechtsgrond (de strafbaarstelling komt voor in artikel 56, 1° van het decreet)⁸⁶², terwijl het overtreden van de in- en uitvoerbepalingen van het nationale K.B. van 3 oktober 1975 strafrechtelijk gesanctioneerd kan worden op grond van de strafbepalingen uit de nationale oppervlaktewaterenwet van 26 maart 1971 (artikel 41).

2/ Het Waalse gewest

Het nationale K.B. van 3 oktober 1975 inzake de afvalolie werd in het Waalse gewest opgeheven door artikel 75 van het Besluit van de Waalse gewestexecutieve van 12 november 1987 betreffende bepaalde categorieën afvalstoffen⁸⁶³. Dit besluit dat genomen is in uitvoering van het Waalse afvaldecreet van 5 juli 1985, werd voor de materie van de afgewerkte afvalolie recent eveneens opgeheven door het **Besluit van 9 april 1992 van de Waalse Gewestexecutieve betreffende de afgewerkte olie**⁸⁶⁴.

Het vorige besluit van 12 november 1987 had de aktiviteit van het ophalen van afvalolie onderworpen aan een verplichte erkenning, terwijl het nieuwe besluit van 1992 deze erkenningsplicht thans uitbreidt tot het vervoeren van afgewerkte afvalolie.

Luidens artikel 8 van het Besluit van 9 april 1992 zijn de inzameling en

ging van de federale staatsstructuur, ingediend door de heer Van Rompuy c.s., Gedr.St., Senaat, 1992-93, nr. 558-1, 65-66.

⁸⁶². De correctionele strafbaarstelling van artikel 56 van het Vlaamse afvaldecreet van 1981 is luidens de rechtspraak van het Arbitragehof niet in strijd met de regels die de bevoegdheid vastleggen van de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten (zie Arbitragehof, 23 december 1987 (nr. 44), B.S., 27 januari 1988, 1199; Arbitragehof, 17 maart 1988 (nr. 50), B.S., 14 april 1988, 5133; Arbitragehof, 17 maart 1988 (nr. 51), B.S., 14 april 1988, 5135; Arbitragehof, 29 juni 1989 (nr. 18/89), B.S., 15 juli 1989, 12515). Andere materiële en formele strafbepalingen uit het Vlaamse afvaldecreet (bv. aangaande de herhaling of de bijzondere verbeurdverklaring als straf) werden evenwel door het arbitragehof vernietigd (zie Arbitragehof, 11 mei 1989 (nr. 11/89), B.S., 31 mei 1989, 9482).

⁸⁶³. B.S., 22 april 1988.

⁸⁶⁴. B.S., 2 juli 1992. Ook dit laatste besluit bepaalt dat het nationaal besluit van 3 oktober 1975 niet meer van toepassing is in het Waalse gewest voor wat betreft de in het Waals besluit geregelde materies (artikel 28).

het vervoer van afgewerkte olie⁸⁶⁵ afkomstig van derden onderworpen aan een *voorafgaande erkenning* die door de minister wordt toegestaan voor onbepaalde duur. In deze nieuwe Waalse strafrechtelijk gesanctioneerde afvalolieregeling, wordt dus de vervoerhandeling op zich reeds onderworpen aan een voorafgaande erkenning; zoals ook even voordien geschiedde in de wetgeving van het Brusselse hoofdstedelijk gewest (zie hierna punt 3/). Voor de procedure van de erkenning alsmede voor de toekennings-, opschortings- en intrekkingvoorwaarden refereert het afvalolie-besluit aan het besluit van 9 april 1992 betreffende de giftige en gevaarlijke afvalstoffen⁸⁶⁶. Om erkend te worden als ophaler en als vervoerder moet de aanvrager bovendien bewijzen dat hij voldoet aan de voorwaarden van de wetgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (artikel 10). Dit voorschrift slaat op de A.D.R.-reglementering die we supra in afdeling 5 van dit hoofdstuk besproken hebben.

Behoudens de erkenningsvereiste bevat het actueel Waals afvaloliebesluit tevens een *administratief informatiesysteem*⁸⁶⁷, bestaande uit een afvalolieregister (artikel 14, met een aantal verplichte gegevens die onder meer betrekking hebben op de identificatie van de vervoerder en van het gebruikte vervoermiddel -artikel 15) en een bijzonder vervoerformulier (de artikelen 20-25). Dit vervoerformulier dient het transport van de afvalolie te vergezellen en de verschillende betrokken personen dienen een exemplaar gedurende vijf jaar te bewaren en ter beschikking te houden van de Waalse dienst voor afvalstoffen (artikel 21).

De materiële regulering van de afvalolie wordt in het Waalse gewest **strafrechtelijk gehandhaafd** door middel van de correctionele strafbepalingen van het Waalse afvaldecreet van 5 juli 1985 (zie de artikelen 26 en 27 van het executievebesluit van 1992 en 51 van het decreet van 1985)⁸⁶⁸.

⁸⁶⁵. De begrippen inzameling, vervoer en afgewerkte afvalolie worden gedefinieerd in artikel 1, 1°-3° van het B.W.Ex. van 9 april 1992.

⁸⁶⁶. Dit besluit van dezelfde datum maar betrekking hebbende op de giftige en gevaarlijke afvalstoffen werd supra (punt D, 1) overlopen. Ook dit laatste besluit vereist een erkenning voor de inzameling en het vervoer van de giftige en gevaarlijke afvalstoffen, doch deze is wel van tijdelijke aard met een maximum van vijf jaar.

⁸⁶⁷. Vanaf een minimale hoeveelheid van 500 liter afgewerkte afvalolie.

⁸⁶⁸. Hierbij weze opgemerkt dat diverse formele en materiële strafbepalingen (bv. inzake de herhaling of de bijzondere verbeurdverklaring als straf, o.m. van de transportmiddelen) uit het Waalse afvaldecreet wegens bevoegdheidsoverschrijding door het Arbitragehof werden vernietigd (zie Arbitragehof, 5 april 1990 (nr. 15/90), B.S., 24 mei 1990, 10711, Amén,

3/ Het Brusselse hoofdstedelijk gewest

In uitvoering van de recente Ordonnantie van 7 maart 1991 betreffende de preventie en het beheer van afvalstoffen, heeft de executieve van het Brusselse hoofdstedelijk gewest een **Besluit van 19 september 1991** uitgevaardigd dat een afzonderlijke regeling inhoudt van de verwijdering van afvalolie⁸⁶⁹. Artikel 22 van dit besluit bepaalt dat het K.B. van 3 oktober 1975 niet langer van toepassing is in het Brusselse hoofdstedelijk gewest.

Het vervoer alsmede de ophaling zijn begrepen in de aktiviteit van de verwijdering van afvalolie (artikel 2)⁸⁷⁰. De uitgewerkte regeling is sterk vergelijkbaar met het administratief systeem uit de twee overige besluiten van 19 september 1991 (inzake de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen en PCB's) ter uitvoering van de Brusselse afvalordonnantie⁸⁷¹.

Op algemene wijze vereist artikel 8 een *voorafgaande erkenning* voor iedere persoon die voor rekening van derden afvalolie verwijderd⁸⁷². Deze erkenning die verleend wordt door de minister van leefmilieu na advies van een erkenningscommissie (artikel 11-12), is van tijdelijke aard met een maximumtermijn van tien jaar en geldt voor de in het erkenningsbesluit gepreciseerde verrichtingen in de zin van de ophaling, het vervoer en de verwerking van de afvalolie (artikel 13). In tegenstelling tot de Vlaamse

1990, 87 met noot JADOT, B., Rev.Rég. Dr., 1990, 310, met noot CADELLI, M.).

⁸⁶⁹. Besluit van de Executieve van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest van 19 september 1991 houdende regeling van de verwijdering van afvalolie, B.S., 15 november 1991.

⁸⁷⁰. Artikel 2 van het besluit omschrijft tevens de term afvalolie als: "alle industriële of smeeroliën op minerale basis die niet langer geschikt zijn voor het gebruik waarvoor ze aanvankelijk bestemd waren en in het bijzonder afvalolie van verbrandingsmotoren en transmissiesystemen alsook minerale smeeroliën, oliën voor turbines en voor hydraulische systemen".

⁸⁷¹. Zie supra D, (2), b. van huidige paragraaf.

⁸⁷². Eén van de erkenningsvoorwaarden is dat de aanvrager (of indien de aanvrager een vennootschap is de bestuurders, zaakvoerders of personen die de vennootschap kunnen verbinden) geen veroordeling heeft opgelopen wegens overtreding van de bepalingen van de Ordonnantie van 7 maart 1991, van de Wet van 9 juli 1984 betreffende de invoer, de uitvoer en de doorvoer van afvalstoffen of van een gelijkwaardige wetgeving van één van de EEG-lidstaten (artikel 9 § 1, 1. c en 2. b van het besluit van 19 september 1991). Eenzelfde erkenningsvoorwaarde komt voor in de twee overige Brusselse executievebesluiten van 19 september 1991 die de verwijdering regelen van gevaarlijke afvalstoffen en PCB's; zie supra D (2), b.

en aanvankelijk tevens de Waalse afvalolie-reglementering is in het Brusselse hoofdstedelijk gewest zodoende ook *het louter vervoeren van afvalolie* (voor rekening van derden) onderworpen aan een (strafrechtelijk gehandhaafde) ministeriële erkenningsplicht. In bepaalde -in het besluit opgesomde- gevallen kan de minister tevens bij een gemotiveerde beslissing nieuwe voorwaarden aan de erkenning opleggen en de erkenning schorsen of intrekken (zie artikel 16).

Het afvaloliebesluit van 1991 bevat vervolgens een aantal verbodsbepalingen inzake het mengen van afvalolie met andere (afval)stoffen tijdens de verwijderingsoperaties (artikel 5) en verplicht elke inrichting waarin afvalolie aanwezig is tot het bijhouden van een register dat overeenstemt met een door de minister vastgesteld model (artikel 20) en dat gedurende vijf jaar ter plaatse moet worden bewaard en ter beschikking moet worden gehouden van de bevoegde ambtenaar (artikel 21).

De (correctionele) strafbaarstelling van inbreuken op het Brusselse afvaloliebesluit van 19 september 1991 is terug te vinden in artikel 26 van de afvalordonnantie van 7 maart 1991, waarin het algemeen materieel element van het afvalmisdrijf enigzins wordt gepreciseerd. Zo kan bijvoorbeeld het vervoer van afvalolie voor rekening van derden zonder de vereiste erkenning strafrechtelijk worden gesanctioneerd op grond van artikel 26, § 1, 1° van de ordonnantie.

(3) *Radioactieve afval*

De materie van de radioactieve afval vormt luidens de tekst van artikel 6 § 1, II, 2° van de bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen -zoals gewijzigd door de bijzondere Wet van 8 augustus 1988- één van de twee uitzonderingen op de bevoegdheid van de regionale wetgever om het afvalstoffenbeleid te reguleren en blijft aldus behoren tot de normatieve bevoegdheid van de nationale wetgever⁸⁷³. Ook in het voorstel van bijzondere wet tot vervollediging van de federale staats-

⁸⁷³. De regionale basis-afvalwetten van de drie Belgische gewesten bepalen dan ook dat de radioactieve afvalstoffen buiten hun toepassingsgebied vallen; zie artikel 4, a) van het afvaldecreet van 2 juli 1981 voor het Vlaamse gewest, artikel 2, 4° van het afvaldecreet van 5 juli 1985 voor het Waalse gewest en artikel 3, 1° van de afvalordonnantie van 7 maart 1991 voor het Brusselse hoofdstedelijk gewest.

structuur (de vierde Belgische staatshervorming) blijft het radioactieve afval een nationale materie⁸⁷⁴.

Voor het vervoer van radioactieve afval gelden dezelfde strafrechtelijk gehandhaafde voorschriften als voor het vervoer van radioactieve stoffen⁸⁷⁵, zodat deze vervoergedraging dient te beantwoorden aan de bepalingen van de **Wet van 29 maart 1958** betreffende de bescherming van de bevolking tegen de uit ioniserende stralingen voortspruitende gevaren en aan de uitvoeringsbesluiten van deze kaderwet, voornamelijk het **algemeen reglement van 28 februari 1963**⁸⁷⁶. Ook de invoer en doorvoer van radioactieve afval zal moeten beantwoorden aan de voorschriften van deze nationale wetgeving inzake ioniserende stralingen⁸⁷⁷. Het overtreden van de voorschriften van de wet en van de uitvoeringsbesluiten wordt als een wanbedrijf **strafbaar gesteld** in de blanco-strafnorm van artikel 7 van de Wet van 29 maart 1958.

⁸⁷⁴. Zie artikel 2 § 1 in fine van dit voorstel, Gedr.St., Senaat, 1992-93, nr. 558-1, 66.

⁸⁷⁵. Cf. DE VOS, J., Opslag en vervoer van gevaarlijke goederen, 1992, 137; LAVRIJSEN, L., Gevaarlijke stoffen, 1986, p. 119, nr. 155; MORRENS, P., Afvalgids, 1989, 21-22; SANCY, M., "La Belgique et les déchets radioactifs", A.T.D.F., 1979, nr. 5, 9-10.

⁸⁷⁶. In hoofdstuk III "Algemene bescherming" van het algemeen reglement van 1963 is sectie IV gewijd aan de radioactieve afval, onder meer aangaande de behandeling en verwijdering van vloeibaar, vast en gasvormige afval en de opslagplaatsen voor dergelijke afval. Het vervoer valt evenwel onder de voorschriften van hoofdstuk VII van het algemeen reglement. Zie voor een beknopte bespreking van deze wetgeving: supra afdeling 5, § 2, C en § 3, C. Het aldaar geciteerde vonnis van de correctionele rechtbank van Turnhout dd. 3 oktober 1990 (Turnh.Rechtsl., 1991, 24) heeft betrekking op een vervoer van laag radioactief afval over de weg.

⁸⁷⁷. Zie hoofdstuk IV van het algemeen reglement van 28 februari 1963; deze regeling van hoofdstuk IV -de artikelen 38 e.v.- omvat niet de vervoergedraging als zodanig, cf. Corr.Turnhout, 3 oktober 1990, Turnh.-Rechtsl., 1991 (24), 30. De algemene nationale reglementering inzake de invoer, doorvoer en uitvoer van afvalstoffen -die we supra in punt B van deze paragraaf hebben overlopen- is niet van toepassing op radioactieve stoffen of materialen als bedoeld door de Wet van 29 maart 1958 (zie artikel 1 § 4, 3° van het K.B. van 2 juni 1987).

§ 2. VERVOER VAN "GEVAARLIJKE" AFVALSTOFFEN KRACHTENS DE A.D.R.-REGLEMENTERING INZAKE VERVOER VAN GEVAARLIJKE GOEDEREN

A. Toepasselijkheid van de A.D.R.-reglementering

De vervoerder van "gevaarlijke" afvalstoffen dient, behoudens het nakomen van de specifieke (vervoer)voorschriften uit de supra overlopen nationale en gewestelijke milieu(afval)wetgeving, na te gaan of de vervoerde afvalstoffen al dan niet vallen onder de gevaarlijke goederen, zoals opgesomd en omschreven in de uitgebreide A.D.R.-reglementering die bestaat uit het A.D.R.-verdrag van 30 september 1957 met de bijlagen A en B en de nationale uitvoerings- en toepassingsreglementering. Indien de afvalstoffen namelijk op grond van hun concrete benaming of van hun fysische, chemische of toxicologische eigenschappen moeten worden ondergebracht binnen één van de negen A.D.R.-gevaarsklassen, dient het vervoer ervan over de weg tevens te beantwoorden aan de **strafrechtelijk gehandhaafde A.D.R.-voorschriften**. Ter classificatie van de afvalstof gelden de nominatieve en descriptieve criteria van het A.D.R.-verdrag (de voorschriften uit afdeling 1 van deel II van bijlage A, A.D.R.) en niet de hiervan onderscheiden indeling van de vervoerde afvalstoffen binnen de bijzondere categorie van de gevaarlijke afvalstoffen overeenkomstig de Belgische nationale of regionale afvalwetgeving. Een differente inhoud van het decisief kenmerk van de "gevaarlijkheid" belemmert uiteraard in zeer sterke mate ook op dit vlak de overzichtelijkheid van de globale toepasselijke (vervoer)wetgeving. Daar het Belgisch algemeen A.D.R.-besluit het toepassingsgebied van de voor een internationaal traject geldende vervoerregels uit de twee bijlagen van het A.D.R.-verdrag uitbreidt tot het nationaal vervoer van gevaarlijke goederen, andere dan explosieve en radioactieve stoffen⁸⁷⁸, zal de vervoerder van "gevaarlijke" afvalstoffen overeenkomstig de bepalingen van dit algemeen A.D.R.-besluit eveneens de A.D.R.-vervoer verplichtingen dienen na te komen bij het verrichten van een afvaltransport dat beperkt is tot het Belgisch grondgebied, wat een inter- of intragewestelijke verplaatsing van de afvalstof kan inhouden.

⁸⁷⁸. Zie artikel 2 van het thans vigerende K.B. van 16 september 1991 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen, B.S., 16 oktober 1991.

In geval van een transport van "gevaarlijke" afvalstoffen in de A.D.R.-betekenis, moet zodoende het toepasselijke juridisch vervoerregime uit zowel de nationale (bijvoorbeeld een grensoverschrijdende overbren-ging -m.a.w. een internationaal transport- van afvalstoffen of voor het Vlaamse gewest een vervoer van giftige afval) als de regionale milieuwetgeving (bijvoorbeeld een vervoer van gevaarlijke -andere dan giftige- afvalstoffen in het Vlaamse gewest of het vervoer van gevaarlijke afvalstoffen in het Brusselse hoofdstedelijk gewest) worden aangevuld en vervolledigd met de diverse A.D.R.-vervoerregels⁸⁷⁹.

Bepaalde nationale en gewestelijke afvalwetgevingen verwijzen (al-gemeen) in geval van vervoer van de afvalstoffen naar de regels van de A.D.R.-reglementering. Zo moeten luidens artikel 9 § 2 van het K.B. van 2 juni 1987 inzake de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen zowel de vervoerder als de houder van de afvalstoffen zorgen voor de nale-ving van de nationale bepalingen en de internationale verdragen inzake transport⁸⁸⁰. Artikel 5 van het Besluit van 19 september 1991 van het Brus-

⁸⁷⁹. Zo refereren MORRENS en DE BRUYCKER terecht aan de naleving van de A.D.R.-reglementering als een mogelijke verplichting in hoofde van de weg-vervoerders van A) giftige afval, B) afvalstoffen in de zin van het Vlaamse afvaldecreet van 1981, C) afvalolie en D) bij in-, uit- en doorvoer van af-valstoffen (zie Afvalgids, 1992, 2ed., 98-101). Zie tevens aangaande de verplichtingen tot naleving van de A.D.R.-reglemen-tering in algemene zin: HANNEQUART, J.P., La législation sur le transport des déchets dangereux - Belgique, Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail, 1987, 12 en voor het vervoer van gif-tige afval: LAVRIJSEN L., Gevaarlijke Stoffen, 1986, 110; SANCY, M., "Les problèmes juridiques posés par les flux transfrontières de déchets toxiques : le cas Wallon", in Les problèmes juridiques posés par les flux transfron-tières de déchets toxiques, 1988, (13), 19; VAN OLMEN, J., "Voorschriften betreffende het vervoer over de weg van gevaarlijke goederen", Milieu en bedrijf, 1993, nr. 6 (18 maart 1993), 6/5-6/8.

⁸⁸⁰. In de EEG-richtlijn van 84/631 van 6 december 1984, waarop het K.B. van 2 juni 1987 gebaseerd is, wordt het A.D.R.-verdrag uitdrukkelijk vermeld als één van de in artikel 8, 2 van de richtlijn bedoelde interna-tionale vervoersovereenkomsten (zie bijlage II bij deze EEG-richtlijn; zie ook KISS, A. en SHELTON, D., International Environmental Law, 1991, 320; LAVRIJSEN, L., Gevaarlijke afvalstoffen, 1986, 112 (betreft de EEG-richt-lijn) en "Grensoverschrijdende overbrenging van giftige en gevaarlijke afvalstoffen in het licht van de Belgische en Vlaamse wetgeving", in Les problèmes juridiques posés par les flux transfrontières de déchets toxi-ques, SANCY, M. (ed.), 1988, (29), 37 (betreft het K.B. van 2 juni 1987). Ook de nieuwe EEG-verordening nr. 259/93 van 1 februari 1993 -die vanaf mei 1994 in de plaats komt van de EEG-richtlijn nr. 84/631- vermeldt uitdrukke-lijk het A.D.R.-verdrag als een van de verplicht na te leven internationale vervoerovereenkomsten bij een overbrenging van afvalstoffen (bijlage I en artikel 32 van deze verordening).

Luidens het recente Verdrag van Basel van 22 maart 1989 inzake de controle op de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de

selse hoofdstedelijke gewest aangaande de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen omschrijft een algemeen veiligheids(vervoer)voorschrift "zonder afbreuk te doen aan de bepalingen die het vervoer van gevaarlijke stoffen regelen". In geval van transport van radioactieve afval -waarop de nationale wetgeving inzake radioactieve stoffen toepasselijk is- moet het vervoer geschieden overeenkomstig de bepalingen van de van kracht zijnde internationale overeenkomsten⁸⁸¹.

Voor de bestrafing van de inbreuken op de A.D.R.-reglementering fungeren meerdere wetten -die een uiteenlopende strafrechtelijke inhoud kennen- als strafrechtsgrond met de aard van de vervoerde stof en de aard van het overtreden voorschrift als selectie criterium⁸⁸². De toepasselijke strafrechtsgrond zoals aangeduid in de A.D.R.-reglementering kan op het vlak van de misdrijven inzake afvalstoffen in concurrentie treden met de strafbepalingen uit de specifieke milieuwetgeving, wanneer deze laatste afdwingbare bepalingen bevat die (impliciet) de A.D.R.-reglementering betreffen. We denken hierbij aan het reeds geciteerde artikel 9 § 2 van het K.B. van 2 juni 1987 (de basisregeling inzake de in-, uit- en doorvoer van afvalstoffen) op grond waarvan de houder én de vervoerder "er voor moeten zorgen dat de nationale bepalingen en de internationale verdragen inzake transport worden nageleefd"; een bepaling die strafrechtelijk gesanctioneerd wordt op grond van artikel 10, 1° van de Wet van 9 juli 1984. Zulke generale referentie aan onder meer de A.D.R.-reglementering in afdwingbare vorm heeft als toepassingsverklaring t.a.v. deze reglementering weinig nut en leidt op het strafrechtelijke vlak tot onnodige en vermoedelijk niet-gewilde straftoematingscomplicaties. Het overtreden van een specifieke A.D.R.-transportregel tijdens een internationaal vervoer van gevaarlijke afvalstoffen (zowel in de zin van het A.D.R. als van de Wet van 9 juli

verwijdering ervan -een verdrag tot stand gekomen in het kader van de UNEP van Verenigde Naties- dient het grensoverschrijdende vervoer van gevaarlijke en andere afval eveneens te geschieden overeenkomstig de internationale transportregels (artikel 4, 7°, b; KISS, A. en SHELTON, D., O.C., 328).

⁸⁸¹. Artikel 57, lid 1 van het K.B. van 28 februari 1963 houdende algemeen reglement op de bescherming van de bevolking en van de werknemers tegen het gevaar van de ioniserende stralingen, B.S., 16 mei 1963. Raadpleeg voor een toepassing van de A.D.R.-vervoerregels op een wegtransport van laag radioactief afval: Corr. Turnhout, 3 oktober 1990, Turnh.-Rechtsl., 1991, (24), 29-34; tevens supra afdeling 5 (§ 2, C, 3) van onderhavig hoofdstuk.

⁸⁸². Zie supra de aangeduide (straf)wetten in Afdeling 5 (Gevaarlijke goederen), § 3 Strafrechtsgronden.

1984) zal namelijk in hoofde van de vervoerder een gedraging uitmaken die strafrechtelijk geïncrimineerd wordt én krachtens één van de strafrechtsgronden aangeduid in de A.D.R.-reglementering (zie artikel 9 van het K.B. van 16 september 1991; inbreuk op een welbepaald A.D.R.-voorschrift) én krachtens artikel 10 van de Wet van 9 juli 1984 (inbreuk op het algemeen voorschrift van artikel 9 § 2). Bij toepassing van de straftoematingsregel van de ééndaadse of ideële samenloop van misdrijven kan dan op grond van artikel 65 Strafwetboek alleen de zwaarste straf worden uitgesproken, die in casu voorkomt in artikel 10 van de Wet van 9 juli 1984⁸⁸³. Omwille van het zeer algemeen karakter van de reglementaire bepaling uit artikel 9 § 2 van het K.B. van 2 juni 1987 en van de strafbepaling uit artikel 10, 1° van de Wet van 9 juli 1984, kan elke inbreuk op de A.D.R.-reglementering tijdens een internationaal transport van gevaarlijke afvalstoffen zodoende in hoofde van de vervoerder strenger worden bestraft in vergelijking tot eenzelfde A.D.R.-onregelmatig transport van gevaarlijke niet-afvalstoffen.

B. De A.D.R.-vervoerregels

De vervoerder van "gevaarlijke" afvalstoffen in de A.D.R.-betekenis heeft de strafrechtelijk gesanctioneerde verplichting tot naleving van de verschillende A.D.R.-transportregels aangaande onder meer de boorddocumenten, het vervoermiddel en de diverse veiligheidsmaatregelen die gelden voor de gevaarlijke A.D.R.-stoffen. Zo zal bijvoorbeeld het vervoer gedekt moeten zijn door een vervoerdocument en door schriftelijke instructies of veiligheidskaarten, zal de bestuurder desgevallend in het bezit dienen te zijn van een A.D.R.-opleidingsgetuigschrift en zal het voertuig moeten voldoen aan de uitgebreide technische voorschriften⁸⁸⁴.

⁸⁸³. Gelet op het maximum van de gevangenisstraf (een jaar), is de straf van artikel 10 van de Wet van 9 juli 1984 zwaarder dan de straf bepaald in de wegverkeerswet van 16 maart 1968 en in de wet van 21 juni 1985 inzake de technische eisen en gelet op het maximum van de bijkomende straf van de geldboete (100.000 frank) is de straf van artikel 10 tevens zwaarder dan de straf uit de veiligheidswet van 10 juni 1952.

De gemeenrechtelijke regeling inzake de samenloop van misdrijven (hoofdstuk VI van boek I van het Strafwetboek) is van toepassing op de misdrijven uit de vier geciteerde (straf)wetten.

⁸⁸⁴. HANNEQUART, J.P., "Droit européen et droit belge relatif aux transferts transfrontaliers de déchets", *Amén.*, 1990, 73.
Supra in afdeling 5 ("Gevaarlijke goederen") hebben we een inhoudelijk

De A.D.R.-randnummers waarin de definities voorkomen van de onderscheiden termen uit de beide A.D.R.-bijlagen, bevatten eveneens een omschrijving van het begrip afvalstoffen; hiermede wordt bedoeld "stoffen, oplossingen, mengsels of voorwerpen die niet bruikbaar zijn in de toestand waarin ze zich bevinden, maar die vervoerd worden om opnieuw behandeld te worden, om op een stortplaats gedeponeerd te worden of om door verbranding of door een middel van een andere methode geëlimineerd te worden" (Rn. 2000 (4), bijlage A en Rn. 10014 (4), bijlage B, A.D.R.)⁸⁸⁵. De criteria ter classificatie van de oplossingen en mengsels (zoals afvalstoffen luidens de A.D.R.-voorschriften)⁸⁸⁶ die niet uitdrukkelijk vernoemd zijn in de stofop-sommingen van de verschillende gevaarsklassen, worden gedetailleerd weergegeven in Rn. 2002 (8) van bijlage A, A.D.R.⁸⁸⁷.

Indien de vervoerde gevaarlijke stoffen beantwoorden aan het begrip "afvalstoffen" in de zin van de A.D.R.-reglementering, worden sommige toepasselijke A.D.R.-vervoerregels op dit punt gespecificeerd. Zo moet bv. het vervoerdocument voor afvalstoffen behorende tot de gevaarsklassen 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8 en 9 een bijzonder identificatiegegeven vermelden⁸⁸⁸. Het ontbreken van deze specifieke identificatievermelding inzake

overzicht gegeven van de A.D.R.-vervoerregels aangaande de boorddocumenten, het vervoermiddel (signalisatie en etikettering, technische vereisten en technische controle) en de veiligheidsmaatregelen tijdens het vervoer en tijdens het laden en lossen.

⁸⁸⁵. De beide paragrafen 4 werden aan deze randnummers toegevoegd bij de wijziging van de bijlagen A en B van het A.D.R.-verdrag die gepubliceerd werd in het Staatsblad van 24 juni 1988 (luidens de tekst in werking getreden op 1 januari 1988). Het algemeen A.D.R.-besluit van 16 september 1991 verwijst voor de definitie van "gevaarlijke stoffen" in artikel 1, 4° naar de in Rn. 2000 van het A.D.R. gedefinieerde stoffen.

⁸⁸⁶. Oplossingen en mengsels bevatten ten minste twee componenten die stoffen kunnen zijn van het A.D.R. of stoffen die niet onderworpen zijn aan de A.D.R.-voorschriften (Opmerking 1. bij Rn. 2002 (8), bijlage A, A.D.R.).

⁸⁸⁷. Zie tevens: VAN OLMEN, J., l.c., 1993, 6/7-6/8.

⁸⁸⁸. Bij vervoer van A.D.R.-afvalstoffen moet bijkomend de stof in het vervoerdocument omschreven worden als: "Afvalstof, bevat ...", met een verplichte vermelding van de chemische benaming van één of twee componenten waarop de classificatie van de afvalstof gebaseerd is (in het algemeen is het niet nodig meer dan twee componenten te vermelden), zie de volgende randnummers uit deel II van bijlage A, voor gevaarsklasse 3: Rn. 2314 (1), gevaarsklasse 4.1: Rn. 2416 (1), gevaarsklasse 4.2: Rn. 2445, gevaarsklasse 4.3: Rn. 2481, gevaarsklasse 5.1: Rn. 2513, gevaarsklasse 5.2: Rn. 2565; gevaarsklasse 6.1: Rn. 2614 (1), gevaarsklasse 8: Rn. 2814 (1) en gevaarsklasse 9: Rn. 2914.

Voorbeeld voor gevaarsklasse 3 : Afvalstof, bevat methanol, 3, 17°b), ADR

A.D.R.-afvalstoffen wordt strafrechtelijk gesanctioneerd op grond van de strafbepalingen uit de wegverkeerswet van 16 maart 1968⁸⁸⁹.

Ook de nationale A.D.R.-uitvoeringsreglementering bevat specifieke voorschriften op het vlak van het vervoer van gevaarlijke afvalstoffen. Het K.B. van 11 september 1984⁸⁹⁰ reglementeert de constructievereisten voor de ruimwagens die gevaarlijke afvalstoffen over de weg vervoeren, waarbij met ruimwagens wordt bedoeld "de tankwagens die speciaal zijn uitgerust voor het ruimen van afvalstoffen, waarbij de tank zowel onder druk als onder vacuum kan worden geplaatst" (artikel 1, lid 3). Het begrip afvalstof wordt in het besluit gedefinieerd als "elke stof of elk mengsel van stoffen die niet voor een later gebruik bestemd zijn" (artikel 1, lid 2). Dit uitvoeringsbesluit van 1984, dat geldt voor het binnenlands vervoer van afvalstoffen van de klassen 3, 4.1, 5.1, 6.1 en 8 waarvoor het A.D.R. onderlossing toelaat (artikel 2) verklaart het algemeen A.D.R.-besluit toepasselijk (met vermelding van het destijds geldende K.B. van 15 maart 1976, artikel 3) en bevat diverse technische voorschriften inzake onder meer de constructie van de tank, de uitrusting en de bescherming van tank en uitrusting (de artikelen 4-24). Als dienstvoorschrift verbiedt artikel 25 het vervoeren van produkten die onderling kunnen reageren in dezelfde tank gedurende eenzelfde transport of gedurende achtereenvolgende transporten indien de tank niet gereinigd is. De aanhef van het K.B. vermeldt drie wetten als wettelijke basis (de besluitwet van 24 februari 1947, de wet van 1 augustus 1960 en de wegverkeerswet van 16 maart 1968), doch in geval van een penale inbreuk op de bepalingen van het K.B. fungeert ons inziens op huidig ogenblik de Wet van 21 juni 1985 als strafrechtsgrond indien de overtreding

(voorbeeld gegeven in Rn. 2314 (1), lid 2, bijlage A, A.D.R.; zie ook WAS-SERMAN, J.M.A., Jaarboek vervoer gevaarlijke stoffen 1990, 1990, 124).

⁸⁸⁹. De keuze van de wegverkeerswet als strafrechtsgrond vloeit voort uit artikel 9, 2° van het K.B. van 16 september 1991 (het gaat namelijk om een overtreding van de algemene dienstvoorschriften). Hierbij moet men rekening houden met een mogelijke indeplaatstreding van een strafbepaling uit de specifieke afvalwetgeving door toepassing van de regels van de eendaadse samenloop.

Raadpleeg tevens Cass., 26 juni 1991, Arr.Cass., 1990-91, 1063, R.W., 1991-92, 539, met noot SPRIET, B. (betreft een toepassing van de strafbepalingen uit de wegverkeerswet op een niet-vermelding van de A.D.R.-classificatie van het gevaarlijk goed in het vervoerdocument; dezelfde oplossing geldt ons inziens in geval van een gevaarlijke A.D.R.-afvalstof).

Het zij opgemerkt dat voor radioactieve afval de Wet van 29 maart 1958 fungeert als strafrechtsgrond, ook indien de overtreden bepaling voorkomt in het A.D.R.-verdrag (gevaarsklasse 7).

⁸⁹⁰. B.S., 9 oktober 1984.

slaat op een technisch voorschrift inzake de ruimwagen, terwijl het niet-naleven van het aangehaalde dienstvoorschrift naar onze mening strafrechtelijk sanctioneerbaar is krachtens de strafbepalingen van de wegverkeerswet van 16 maart 1968⁸⁹¹.

⁸⁹¹. Een dergelijke selectie van de strafrechtsgrond is alleszins in harmonie met de strafrechtelijke verwijzingsvoorschriften uit het algemeen A.D.R.-besluit, dat in artikel 2 van het besluit van 1984 toepasselijk wordt verklaard (zie artikel 9 van het thans vigerende K.B. van 16 september 1991). Ter motivering kan bijkomend verwezen worden naar de tekst van de generale strafbaarstelling in artikel 4 § 1, lid 1 van de Wet van 21 juni 1985 ("overtreding van de besluiten die betrekking hebben op de technische eisen betreffende de voertuigen voor vervoer te land, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren"). Ook de vroegere tekst van artikel 81 van het technisch reglement van 15 maart 1968 refereerde voor de bestraffing van de overtredingen naar o.m. de drie wetten die worden vermeld in de aanhef van het K.B. van 11 september 1984; het gewijzigde artikel 81 verwijst heden naar de Wet van 21 juni 1985.

HOOFDSTUK 3. HET MOREEL ELEMENT VAN HET TRANSPORTMISDRIJF

Inleiding

De strafrechtelijke verantwoordelijkheid van de vervoerder of de bestuurder of van een derde als rechtstreekse adreessaat van de transportnorm, kan niet enkel gegrond worden op de aanwezigheid van het in het vorige hoofdstuk besproken materieel constitutief bestanddeel van een vervoermisdrijf. De strafbaarheid van een concrete transportgedraging vereist meer dan het beantwoorden van de gedraging aan de objectieve bestanddelen van een misdrijfschrijving uit een transportstrafwet.

Zo zal bijvoorbeeld de materiële handeling van het over de weg vervoeren van zaken tegen vergoeding met een motorvoertuig waarvan het maximaal nuttig laadvermogen tot 1000 kg. gaat en waarvoor geen vervoervergunning werd afgeleverd, op zichzelf niet volstaan om de vervoerder reeds langs strafrechtelijke weg te beteugelen met de correctionele vrijheids- en/of vermogensstraffen die zijn voorgeschreven in artikel 10 van de ratione materiae toepasselijke transportwet van 1 augustus 1960.

De constitutie van een transportmisdrijf veronderstelt namelijk tevens de aanwezigheid van een moreel of schuldelement in hoofde van de in feite aangewezen dader. Schuld van de dader is een essentieel element van een misdrijf; een strafsanctie kan niet zonder schuld worden opgelegd⁸⁹². De vereiste van (strafrechtelijke) schuld wordt zelfs getypeerd als een hoofdkenmerk van ons strafrecht⁸⁹³. Deze substantiële voorwaarde van een schuldelement resulteert in een aanzienlijke begrenzing van de notie strafrechtelijke verantwoordelijkheid, aangezien de mogelijkheid van een "objectieve" strafrechtelijke verantwoordelijkheid hierdoor in het Belgisch (transport)-strafrecht wordt uitgesloten⁸⁹⁴. De vervoerder in de zo juist gegeven casus

⁸⁹². DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., Handboek Belgisch Strafrecht, 1990, nrs. 247 en 401; SOYER, J.C., Droit pénal et procédure pénale, 1992, 9ed., nrs. 152 en 164; TULKENS, FR. en VAN DE KERCHOVE, M., Introduction au droit pénal spécial, 1991, 234; VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., Belgisch Strafrecht, 1976, II, nr. 644. Raadpleeg tevens de conclusie van Adv.Gen. J. DU JARDIN voor Cass., 12 mei 1987, R.W., 1987-88, 538-539.

⁸⁹³. RUBBRECHT, J., Inleiding tot het Belgisch strafrecht, 1958, 123.

⁸⁹⁴. In andere landen kan desgevallend de transportwetgeving strafrechtelijk mede gehandhaafd worden door een regime van verantwoordelijkheid zonder schuld. Zo wordt bijvoorbeeld in Denemarken ten aanzien van de werkgever-vervoerder een stelsel van objectieve penale aansprakelijkheid toegepast bij de sanctionering van inbreuken op de EEG-transportrechtsregels inzake de rij- en rusttijden (zie H.v.J., 10 juli 1990, zaak C-326/88 (HAN-

van het niet-vergund professioneel wegtransport, moet -om hem strafrechtelijk verantwoordelijk te kunnen stellen- schuld hebben aan de onregelmatige vervoeroperatie.

Wat nu precies dient te worden verstaan onder het "**strafrechtelijk schuldbegrip**" voor de diverse transportmisdrijven, maakt het voorwerp uit van afdeling 2 van dit derde hoofdstuk. Moet in ons concreet voorbeeld de vervoerder -teneinde strafbaar te zijn- effectief weten dat hij een wettelijke vergunningsverplichting schendt bij het uitvoeren van het transport? Volstaat het dan dat hij op een geloofwaardige wijze aantoonst dat hij -te goeder trouw- in de foutieve mening verkeerde dat de kwantitatieve vrijstellingscategorie tot 1000 kg. reikte⁸⁹⁵ om aldus het moreel misdrijfelement uit te schakelen? Of is het reeds voldoende als grondslag voor zijn strafrechtelijke schuld dat de vervoerder nalatig of onzorgvuldig is geweest door de transportwetgeving niet te (laten) controleren alvorens de vervoer-opdracht uit te voeren?

Twee belangrijke gronden die leiden tot uitsluiting van de strafrechtelijke schuld -de materiële en morele **overmacht** (bepaald door de strafwetgever - artikel 71 Sw.) en de rechts- en feitelijke **dwalig** (bepaald door de jurisprudentie)- en zodoende tot afwezigheid van strafrechtelijke verantwoordelijkheid, lichten we bondig toe in afdeling 3.

Het leerstuk van de strafrechtelijke schuld als algemeen constitutief element van een strafbare gedraging, is bij ontstentenis van een algemene regeling in het Belgisch Strafwetboek hoofdzakelijk uitgewerkt en ontwikkeld door de strafrechtsleer. Aangezien enerzijds deze rechtsdoctrinale ontwikkeling niet steeds over hetzelfde spoor verliep en ook thans nog inhoudelijk een tweevoudig spoor volgt en anderzijds zelfs de (cassatie)jurisprudentie terzake niet altijd even verhelderend werkt(e), wordt dit leerstuk terecht aangeduid als één van de moeilijkste uit het strafrecht⁸⁹⁶. Zelfs indien voor een bepaalde doctrinale stelling wordt geopteerd, blijft

SEN), Jur., 1990, I, 2911, met concl. Adv.Gen. W. VAN GERVEN, J.T.T., 1992, 126).

⁸⁹⁵. Bij bezoldigd wegvervoer van zaken ligt echter de kwantitatieve grens aangaande het laadvermogen van het voertuig op 500 kg. Dergelijk vervoer met voertuigen waarvan het nuttig laadvermogen beneden 500 kg. ligt, is dus niet onderworpen aan de strafrechtelijk gesanctioneerde vergunningsplicht (zie artikel 3, § 2 -1° van het algemeen reglement van 25 november 1992, B.S., 1 december 1992).

⁸⁹⁶. Bv. door GORLE, F., "Nogmaals over het morele bestanddeel van het misdrijf", R.W., 1980-81, 89 en door VAN DEN WYNGAERT, C., Strafrecht en Strafprocesrecht in hoofdlijnen, 1991, I, 246.

het problematisch karakter in grote mate behouden bij de concrete toepassing van de verkozen leer. Deze vaststelling geldt zeker wanneer de strafrechtelijke zoektocht naar het moreel misdrijfelement betrekking heeft op een strafbare gedraging omschreven in het bijzonder strafrecht, waartoe de discipline van het transportstrafrecht behoort.

Persoonlijk prefereren we de genaamde klassieke doctrine inzake het schuld-element als vertrekbasis voor de studie van het moreel misdrijfelement van een strafbare gedraging uit het bijzonder strafrecht, in casu van het misdrijf inzake het wegtransport van goederen. Deze klassieke doctrine baseert zich op de visie van de grondlegger van het Belgisch Strafwetboek -J.J. HAUS- en vindt om deze reden nauw aansluiting met de parlementaire voorbereiding van het Belgisch Strafwetboek van 1867, waardoor de aldaar uitdrukkelijk en duidelijk weergegeven bedoeling van de Belgische strafwetgever grotendeels wordt nageleefd⁸⁹⁷.

Afdeling 1. SCHEMATISCHE VOORSTELLING VAN DE GESELECTEERDE MATERIE

SCHULDBEGINSEL

- * Elk transportmisdrijf vereist een MOREEL ELEMENT OF SCHULDELEMENT (*nullum crimen sine culpa*)

→ ook bij stilzwijgen van de bijzondere (transport)strafwetgever

⁸⁹⁷. Zie algemeen: HAUS, J.J., Principes généraux du droit pénal belge, 1879, I, nrs. 291-331. De recente Belgische strafrechtsdogmatiek opteert hoofdzakelijk voor deze klassieke doctrine (zie infra). Tegenover deze doctrine staat voornamelijk de zogenaamde leer LEGROS (zie algemeen LEGROS, R., L'élément moral dans les infractions, 1952 en Opzet, A.P.R., 1959), die LEGROS meer recent in zijn hoedanigheid van Koninklijk Commissaris voor de hervorming van het Strafwetboek tevens heeft ingevoerd in het voorontwerp van Belgisch Strafwetboek van 1985 (de artikelen 2-15 van het voorontwerp) en die tevens een toepassing verkrijgt in twee zeer recente studies gewijd aan het milieustrafrecht (tevens infra).

Raadpleeg voor een (mede rechtsvergelijkend) overzicht van enkele strekkingen uit de strafrechtsdogmatiek inzake het moreel of schuld-element: DE NAUW, A., "Nieuwe gegevens voor de strafrechtsdogmatiek ?", Panopticon, 1985, 201-209.

Voorwaarden: → een SCHULDBEKWAAMHEID:

- een vrije en bewuste gedraging

→ een strafrechtelijke SCHULDVORM:

- opzet (dolus) - wetens en willens

- onachtzaamheid (culpa) - gebruik van een ge-objectiveerd criterium: de algemene en geconcretiseerde zorgvuldigheidsnorm
(*bonus ac diligens transportator / autoraedarius*)

* ondergrens van de strafrechtelijke schuld

SCHULDUITSLUITING

OVERMACHT/DWANG:

Artikel 71 Sw.

* aantasting van de WILSVRIJHEID (schuldbekwaamheid)

→ een materiële of morele ONMOGELIJKHEID om de schending van de transportstrafwet te vermijden

→ gebruik van een subjectief criterium (personele gegevens)

DWALING/ONWETENDHEID:

* aantasting van het KENNISELEMENT

→ geen kennis van bestaan of inhoud van een strafrechtsbepaling (*rechtsdwaling of rechtsonwetendheid*)

- voorwaarde van de onoverkomelijkheid / gebruik van een geobjectiveerd criterium (*geconcretiseerde bonus ac diligens pater familias*)

→ geen kennis van de feitelijke omstandigheden (*feitelijke dwaling of onwetendheid*)

- t.a.v. opzettelijke misdrijven: GEEN voorwaarde van onoverkomelijkheid

- t.a.v. onachtzaamheidsmisdrijven: voorwaarde van onoverkomelijkheid / gebruik van geobjectiveerd criterium (*geconcretiseerde bonus ac diligens pater familias*)

Afdeling 2. VEREISTE VAN EEN STRAFRECHTELIJKE SCHULD

§ 1. EEN VERKENNING VAN HET STRAFRECHTELIJK SCHULDBEGRIIP

Zoals reeds in de inleiding bij huidig hoofdstuk aangestipt, is het moreel of schuldelement één van de algemene constitutieve elementen van een strafbare vervoergedraging, zonder dewelke geen sprake kan zijn van een transportmisdrijf. Behoudens het vervullen van de objectieve delictsinhoud -het materieel element van het transportmisdrijf-, is een welbepaalde *psychische ingesteldheid* in hoofde van de dader van de materiële vervoergedraging vereist. Door het bestaan van deze strafwettelijk of strafrechtelijk vereiste psychische ingesteldheid kan de gedraging aan de dader worden toegerekend en hem verweten worden. Op deze wijze ontstaat er strafrechtelijke schuld in hoofde van de dader en wordt het moreel element van het transportmisdrijf verwezenlijkt.

Het strafrechtelijk schuldbegrip -dat het moreel element van het misdrijf uitmaakt- moet dus algemeen begrepen worden in de betekenis van *verwijtbaarheid*, van een *morele toerekening* van het materieel feit aan een persoon (*imputatio moralis*)⁸⁹⁸. Ingevolge een zekere psychische ingesteldheid in hoofde van de als feitelijke dader aangewezen persoon, wordt diens materiële gedraging in rechte afgekeurd en wordt hem kwalijk genomen deze gedraging -waarvan hij wist of diende te weten dat ze een inbreuk op de (vervoer)strafwet inhield- niet te hebben vermeden, terwijl hij deze had kunnen en moeten vermijden. De strafrechtelijke schuld komt dan specifiek neer op een rechtens negatief gekwalificeerde kennis- en wilsrelatie tussen een persoon en een materiële gedraging die feitelijk aan deze persoon wordt ten laste gelegd⁸⁹⁹.

Het bestaan van een strafrechtelijke schuld is afhankelijk van twee noodzakelijke voorwaarden:

- (I) de algemene voorwaarde van de *schuldbekwaamheid*;
- (II) de bijzondere voorwaarde van de *door de strafwet vereiste schuldvorm*.

⁸⁹⁸. DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *o.c.*, nr. 401; HAUS, J.J., *o.c.*, 1879, I, nr. 291.

Niemand kan worden veroordeeld in strafrechtelijke zaken wegens een daad die hem niet kan worden toegerekend (Cass., 15 oktober 1935, *Pas.*, 1936, I, 7; Cass., 22 juli 1942, *Pas.*, 1942, I, 173, *Arr.Cass.*, 1942, 88).

⁸⁹⁹. Zie verder: DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *o.c.*, nr. 401.

Een strafwetschendende materiële (vervoer)gedraging kan slechts aan de dader strafrechtelijk verweten worden, indien hij schuldbekwaam is én hij gehandeld heeft volgens de door de strafwet vereiste schuldvorm⁹⁰⁰.

(I) Primo moet dus de voor een materieel feit aangesproken individuele persoon schuldbekwaam zijn, dient hij in abstracto en in concreto in aanmerking te kunnen komen voor een strafrechtelijk schuldverwijt. Schuldbequaamheid veronderstelt dat de penaal aan te spreken dader een *bewuste en vrije gedraging* heeft verricht; dat hij m.a.w. op het ogenblik van zijn gedraging toerekeningsvatbaar was en tevens vrij in zijn handelen⁹⁰¹. Indien de persoon psychisch niet in de mogelijkheid was de (transport)strafrechtsnorm na te leven -in algemene zin bij gebreke aan toerekeningsvatbaarheid of in bijzondere zin naar de concrete inbreuk toe door het bestaan van zekere, op de wilsvrijheid inwerkende omstandigheden (een overmachtsituatie)⁹⁰²-, kan de strafwetsovertredende gedraging hem strafrechtelijk niet

⁹⁰⁰. DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., O.C., nr. 402; VERHAEGEN, J. en HENNAU, C., Droit pénal général, 1991, nr. 331; zie ook GORLE, F., "l.c.", R.W., 1980-81, 93.

⁹⁰¹. Een persoon is toerekeningsvatbaar als hij over voldoende verstandelijke vermogens beschikt om de strafrechtsvoorschriften te kennen en zijn gedraging te begrijpen en hij zich (algemeen) kan conformeren met de strafrechtsvoorschriften (DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., O.C., nr. 405). Volgens HAUS vereist strafrechtelijke schuld op de eerste plaats "l'intelligence ou discernement" én "la liberté de l'agent" (O.C., 1879, I, nr. 292; evenzo VERHAEGEN, J. en HENNAU, C., O.C., nr. 328). Elk misdrijf vereist een vrijwillige daad ("un acte volontaire") in hoofde van de dader (SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., Traité pratique de droit criminel, I, 106).

⁹⁰². DUPONT en VERSTRAETEN vermelden hier tevens de onoverwinbare dwaling als omstandigheid die de schuldbekwaamheid (incidenteel) aantast (O.C., nr. 405). Persoonlijk zijn we eerder geneigd de rechts- en feitelijke dwaling te situeren op het vlak van de vereiste schuldvorm (in dezelfde zin bij VERHAEGEN, J. en HENNAU, C., O.C., nrs. 354-365 en 393-395), waar de dwaling -onder bepaalde voorwaarden- de schuldvorm zal uitsluiten, doch niet onmiddellijk tot gevolg heeft dat de feitelijk aangeduide dader schuldontbekwaam is. Zijn gedraging kan ondanks de verschoonbare dwaling nog van vrijwillige aard zijn; het blijft nog een voor zijn begrip vatbare (dus bewuste) gedraging, verricht uit vrije wil. Ook in het bekende arrest ROMAIN, waarin het Hof van Cassatie de onoverkomelijke dwaling aanvaard voor een misdrijf uit het bijzonder strafrecht (Cass., 6 oktober 1952, Arr.Cass., 1953, 35), wordt niet betwist dat de beklaagde schuldbekwaam was (VERHAEGEN, J., "L'élément fautif en matière de contraventions aux règlements", R.D.P., 1988, (289), 291).

Van zodra evenwel de dader schuldontbekwaam is doordat hij geen besef heeft van zijn gedraging (doordat hij m.a.w. ontoerekeningsvatbaar is), zal hij ook wel gedwaald hebben, doch deze dwaling (of onwetendheid) is dan als zodanig minder relevant, aangezien het psychisch vermogen van de dader op een meer ernstige wijze is aangetast dan enkel een in concreto uitschakeling

worden verweten. Deze schuldbekwaamheid is een *conditio sine qua non* voor de strafrechtelijke schuld en een grondvoorwaarde voor elk misdrijf, ongeacht de aard van het misdrijf (misdaad, wanbedrijf of overtreding) en ongeacht de strafwettelijke oorsprong van het misdrijf (gemeenrechtelijk of bijzonder strafrecht)⁹⁰³. Ook de dader van een vervoermisdrijf dient derhalve schuldbekwaam te zijn ongeacht welke strafrechtelijk gehandhaafde transportwetgeving hij (materieel) overtreden heeft, ongeacht dus of de inbreuk bijvoorbeeld de vergunningsvoorschriften voor het verrichten van professioneel goederentransport betreft, dan wel de A.D.R.-regels inzake wegvervoer van gevaarlijke goederen of de EEG-normen aangaande de rij- en rusttijden en de tachograaf.

(II) Secundo veronderstelt de realisatie van het moreel misdrijfelement dat de schuldbekwame dader van de strafbare vervoergedraging heeft gehandeld overeenkomstig de door de strafwetgever (expliciet of impliciet) voorgeschreven schuldvorm, die van tweevoudige aard kan zijn: (a) een *opzet* (*dolus*) of (b) een *onachtzaamheid* (*culpa*). De schuldbekwame dader heeft dan op een negatieve en door het strafrecht afgekeurde wijze gebruik gemaakt van zijn psychisch vermogen tot strafrechtsconform gedrag. De rechtens negatief gekwalificeerde kennis- en wilsverhouding tussen dader en feit zal verschillen bij deze twee vormen van strafrechtelijke schuld.

(a) *Opzet* als schuldvorm betekent algemeen dat de dader *wetens en willens* (*sciens et volens*, *avec connaissance et volonté*) de strafbare (vervoer)gedraging heeft verricht⁹⁰⁴. Hij heeft de bedoeling gehad een gedraging

van het cognitieve gedragscomponent.

⁹⁰³. DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *o.c.*, nr. 407; HAUS, J.J., *o.c.*, I, 1879, nr. 292.

⁹⁰⁴. Zie bv. Cass., 3 november 1981, *Arr.Cass.*, 1981-82, 326 aangaande het (supra in deel 1 besproken) misdrijf van opzettelijke beschadiging of vernieling van andermans roerende eigendommen (artikel 559, 1° Sw.; de dader moet -luidens het arrest- *willens en wetens* hebben gehandeld) of zeer recent betreffende een milieumisdrijf -lozing van afvalwater-: Corr. Gent, 5 december 1991, *T.M.R.*, 1992, 100 (het tenlastegelegde misdrijf vereist enkel algemeen opzet, d.w.z. het wetens en willens plegen van de feiten). Zeer merkwaardig is echter dat de Gentse correctionele rechter in ditzelfde vonnis vervolgens oordeelt dat "de vastgestelde feiten het gevolg zijn van hun nalatigheid en dat de beklaagden dan ook onmiskenbaar schuldig zijn aan de hen tenlastegelegde feiten" (eigen cursivering) ! In geval van een opzettelijk misdrijf kan een loutere onvoorzichtigheid de dader niet ten laste worden gelegd (Cass., 8 september 1982, *Arr.Cass.*, 1982-83, 37).

Het zij opgemerkt dat de term "intentioneel element" volgens het Hof van Cassatie wijst op de schuldvorm van het opzet, zodat deze term enkel mag worden gebruikt bij opzettelijke misdrijven (zie Cass., 31 januari 1989

te stellen (wilscomponent), waarvan hij wist dat deze een schending van de strafwet inhield (kenniscomponent), terwijl hij in de mogelijkheid verkeerde de strafwetschendende gedraging te vermijden⁹⁰⁵. Zo wordt in het relatief recent in het Strafwetboek ingevoerde artikel 488bis strafbaar gesteld het vervoeren van kernmateriaal zonder vergunning van het bevoegde gezag of zonder naleving van de vergunningsvoorwaarden indien dit "opzettelijk" geschiedt. Een strafrechtelijke verantwoordelijkheid voor een dergelijk nucleair transport kan zodoende slechts ontstaan wanneer de vervoerder met opzet -als strafwettelijk vereiste schuldvorm- is opgetreden. Dit betekent dat hij op de hoogte moet zijn geweest dat de concrete transportoperatie een overtreding inhield van de strafwet -wat onder meer een feitelijke en effectieve kennis van de aard van het vervoerde produkt veronderstelt- en hij ondanks deze kennis de bedoeling moet gehad hebben om het materieel misdrijfbestanddeel te realiseren -m.a.w. een intentie om het transport uit te voeren-. Van zodra de strafwetgever bijkomend een bijzondere beweegreden in hoofde van de dader vereist (intensifiëring van het wilscomponent), spreekt de strafrechtsleer van een *bijzonder opzet* als moreel of intentioneel misdrijfelement (*dolus specialis*); een opzetgraad die geplaatst wordt tegenover het zo juist gedefinieerde *algemeen opzet* (*dolus generalis*)⁹⁰⁶. Behoudens dit specifiek geval van een *dolus specialis*, waarin de strafwetgever een bijzonder "motief" vereist, heeft de persoonlijke drijfveer of het individueel motief van de dader geen invloed op het bestaan van een (opzettelijk) misdrijf en kan dit enkel de straftoemeting beïnvloeden⁹⁰⁷.

, Arr.Cass., 1988-89, 648).

⁹⁰⁵. Zie verder o.m.: DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nrs. 416 en 420 e.v.; HAUS, J.J., o.c., I, nrs. 298 e.v.; RUBBRECHT, J., o.c., 125 e.v.; VERHAEGEN, J. en HENNAU, C., o.c., nrs. 347 e.v.

⁹⁰⁶. Zo pleegt bijvoorbeeld de vervoerder het supra in deel I besproken gemeenrechtelijk misdrijf van misbruik van vertrouwen (artikel 491 Sw.), indien hij de precair afgegeven transportgoederen "*bedrieglijk*" verduistert of verspilt. Zonder dit constitutief bestanddeel van het bijzonder opzet treft de vervoerder geen strafrechtelijk verwijt en kan hij zodoende niet bestraft worden voor het commune misdrijf van misbruik van vertrouwen.

Het onderscheid tussen algemeen en bijzonder opzet werd reeds op een verhelderende wijze uiteengezet in de parlementaire voorbereiding van het Strafwetboek tijdens de behandeling van het commune misdrijf van valsheid in geschriften (raadpleeg NYPELS, J.S.G., Législation criminelle de la Belgique, II, 1869, p. 182, nr. 25 (boek II, titel III, II-25); deze passage werd eveneens geciteerd in DUPONT, L., "Valsheid in geschriften", Bijzonder Strafrecht voor Rechtspractici, 1990, p. 173, nr. 66).

⁹⁰⁷. Zie Cass., 5 oktober 1988, Arr.Cass., 1988-89, 142; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nr. 423; SOYER, J.C., o.c., nr. 159.

(b) *Onachtzaamheid* (of *fout*) wordt in de rechtsleer omschreven als een gebrek aan voorzichtigheid en voorzorg, waardoor men ongewild en onwetend de strafwet overtreedt, alhoewel men deze overtreding had kunnen en moeten vermijden⁹⁰⁸. De onachtzame persoon gaat zodoende onvoorzichtig en onbedachtzaam tewerk, waardoor zijn gedraging op een voorzienbare en vermijdbare wijze een strafrechtelijk beschermd rechtsgoed of rechtsbelang aantast. Deze penale schuldvorm van de onachtzaamheid wordt in de rechtspraak geassimileerd met het aquiliaans foutbegrip (de nalatigheid of onvoorzichtigheid van artikel 1383 B.W.), zodat de schuld door onachtzaamheid op een meer normatieve basis wordt beoordeeld⁹⁰⁹. De gedraging van de beklaagde zal namelijk getoetst worden aan de referentiegedraging van de normaal zorgvuldige en omzichtige persoon geplaatst in dezelfde externe omstandigheden, wat een toepassing uitmaakt van het zogenaamd criterium van de "goede huisvader" of de "*bonus ac diligens pater familias*"⁹¹⁰. Deze goede huisvader is niet een onfeilbaar burger of een perfect iemand zonder enige inzinking, maar een normaal zorgdragend persoon met zijn limites en onvolkomenheden⁹¹¹. Vervolgens wordt deze typepersoon gesitueerd in dezelfde om-

⁹⁰⁸. DE NAUW, A., Syllabus Strafrecht, 1992, 69-70; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nrs. 417 en 440 e.v.; HAUS, J.J., o.c., 1879, I, nr. 325; VAN DEN WYNGAERT, C., o.c., 1991, I, 273; VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., o.c., 1976, II, nr. 660.

⁹⁰⁹. Gelijkschakeling van penale en civiele fout is reeds terug te vinden in de twee spoorwegongeval-arresten van het Hof van Cassatie (zie Cass., 5 oktober 1893 (2 arresten), Pas., 1893, I, 321 met concl. Proc.Gen. M. MESDACH DE TER KIELE en 328) en nog recent bevestigd door Cass., 19 februari 1988, Arr.Cass., 1987-88, 795 -met uitgebreide referenties in noot 2-, R.W., 1988-89, 159, Verkeersrecht, 1988, 325. Luidens dit laatste arrest is er "overeenstemming" tussen het gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg van artikel 418 Sw. en de nalatigheid of onvoorzichtigheid van artikel 1383 B.W. Volgens DECLERCQ is dit te zacht uitgedrukt; men bedoelt dat er volledige identiteit is (DECLERCQ, R., "Enkele problemen in verband met de toepassing van de artikelen 418, 419 en 420 van het Strafwetboek", in Bijzonder Strafrecht voor Rechtspractici, 1990, (189), 194, noot 27). Op te merken is dat naar de opvatting van de auteurs van het Strafwetboek de strafrechtelijke fout moest worden beoordeeld op basis van subjectieve, personele criteria (zie NYPELS, J.S.G., o.c., III, 1868, p. 240-241, nr. 103 (memorie van toelichting bij titel VIII van boek II); HAUS, J.J., o.c., 1879, I, nr. 323; tevens besproken door DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nr. 448 en VERHAEGEN, J. en HENNAU, C., o.c., nr. 391).

⁹¹⁰. DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nr. 448. Bijvoorbeeld aangaande de artikelen 418-420 Sw.: Cass., 14 april 1969, Arr.Cass., 1969, 758; DE NAUW, A., Inleiding tot het bijzonder strafrecht, 1992, 2ed., 127.

⁹¹¹. VANDENBERGHE, H., "Het aquiliaans foutbegrip", in Onrechtmatige daad. Actuele tendensen, 1979, 8-9; VANDENBERGHE, H., VAN QUICKENBORNE, M., GEELEN, K. en DE COSTER, S., "Overzicht van rechtspraak. Aansprakelijkheid

standigheden als deze waarin de beklaagde zijn concrete gedraging verricht heeft. Het abstract referentiecriterium wordt alzo in zekere mate geconcretiseerd, waardoor onder meer rekening wordt gehouden met de professionele situatie van de beklaagde. Rekening houden met de vereiste professionele vaardigheden impliceert echter niet noodzakelijk een verstrenging van de referentiegedraging, aangezien aldus ook onder meer de specifieke kenmerken en geplogenheden van een beroepsuitoefening in aanmerking komen⁹¹².

De concrete transportgedraging van de beklaagde-vervoerder moet derhalve in het kader van de strafrechtelijke schuldvorm van de onachtzaamheid worden getoetst aan deze van *de normaal zorgvuldige en omzichtige vervoerder* (de *bonus ac diligens transportator*) die zich bevindt in dezelfde feitelijke vervoersomstandigheden en de concrete gedraging van de bestuurder op een identieke wijze aan deze van *de normaal zorgvuldige en omzichtige bestuurder* (de *bonus ac diligens autoraedarius*).

In de kontekst van het milieustrafrecht houden volgens FAURE de meeste misdrijven in dat de beklaagde een actieve handeling verricht, waarbij iets werd nagelaten door gebrek aan voorzichtigheid en voorzorg en door dit nalaten zal de globale gedraging uiteindelijk een inbreuk op de (milieu)-strafwet inhouden. De strafrechtelijke schuld bestaat dan uit het onwetend

uit onrechtmatige daad (1979-1984)", T.P.R., 1987, 1294 en 1312-1313. In dezelfde zin CORNELIS, L., Beginnelsen van het Belgisch buitencontractuele aansprakelijkheidsrecht, 1989, 36. De goede huisvader is niet volmaakt; hij is oplettend en voorzichtig maar begaat fouten (VANDEPUTTE, R., Het aquiliaans foutbegrip, 1983, p. 20, nr. 13).

VANDENBERGHE verzet zich dan ook tegen de toepassing van het adagium "*in Lege Aequilia et culpa levissima venit*", op basis waarvan de lichtste fout-culpa levissima zou volstaan om de artikelen 1382 e.v. B.W. toe te passen. De sanctionering van de "lichtste fout" is onverzoenbaar met het bonus pater familias-criterium in de betekenis van de "normaal" zorgvuldige persoon; met het aanvaarden van de lichtste fout zou men de "uitzonderlijk" voorzichtige persoon als referentiegedrag gaan hanteren (VANDENBERGHE, H., (e.a.), 1987, ibid.). Eenmaal bepaald hoe de "normaal" (en niet de uitzonderlijk) zorgvuldige persoon zou gehandeld hebben, zal vervolgens wel elke overtreding, iedere afwijking van de uitgetekende algemene zorgvuldigheidsnorm in aanmerking komen (CORNELIS, L., o.c., 38; VANDENBERGHE, H. (e.a.), 1987, ibid.; VANDEPUTTE, R., ibid.).

Ook in het strafrecht stelt de rechtspraak aangaande de misdrijven van onopzettelijke slagen en verwondingen en onopzettelijke doding (de artikelen 418-420 Sw.) nochtans dat elke fout, hoe licht ook, een gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg kan opleveren (zie bv. Cass., 11 oktober 1971, Arr. Cass., 1972, 161; Cass., 27 september 1985, Arr. Cass., 1985-86, 96; Cass., 15 december 1992, R. Cass., 1993, p. 46, nr. 217). Een dergelijke stelling is correct indien deze fout zich reeds situeert binnen het afgebakend referentiekader van de normaal zorgvuldige en omzichtige persoon.

⁹¹². Zie CORNELIS, L., o.c., 1989, p. 35, noot 57.

zijn van de beklaagde en het niet-ingrijpen om de wederrechtelijke toestand te beëindigen, terwijl de beklaagde deze had behoren te kennen en vervolgens had moeten ingrijpen; het is deze onwetendheid die het strafrechtelijk verwijt vormt⁹¹³. Deze preciese analyse van de psychische ingesteldheid bij het plegen van een (klassiek) milieu-onachtzaamheidsmisdrijf, vormt ons inziens een juiste profielschets van de schuldvorm van de onachtzaamheid bij vele overtredingen van de strafrechtelijk gehandhaafde bijzondere wetgeving en reglementering en is alleszins zeer goed transponeerbaar naar diverse misdrijven uit de sektor van het wegvervoer van goederen. De vervoerder zal met het transporteren van de goederen ongetwijfeld een actieve handeling verrichten en hierbij -overeenkomstig de stereotype (impliciete) structuur van de meeste transportkwalificaties- door zijn "onzorgvuldige" onwetendheid verzuimen een bepaald onderdeel van deze vervoerhandeling te conformeren met de dwingende voorschriften uit een transportstrafwet. Dit kan gaan om een vervoer- of voertuigbetrokken voorschrift van algemene of van bijzondere -naar het vervoerde object gerichte- aard; bijvoorbeeld een wegtransport zonder een vereiste vervoervergunning aan te vragen, zonder verplichte administratieve begeleidingsdocumenten te redigeren of zonder het aangewende voertuig technisch volledig uit te rusten. De onwetendheid realiseert aldus de strafrechtelijke schuldvorm van de onachtzaamheid op voorwaarde dat deze neerkomt op onzorgvuldigheid vanwege de betrokken vervoerder; indien deze onwetendheid m.a.w. niet zal terug te vinden te zijn in hoofde van de normaal voorzichtige en vooruitziende transporteur, optredend in dezelfde vervoersomstandigheden. De bonus ac diligens transportator zou in een dergelijke situatie (penaal) niet onwetend zijn geweest (en dan ook anders gehandeld hebben), zodat ook de betrokken vervoerder "kennis diende te hebben" van het strafbaar transportfeit. Een onwetendheid op zichzelf is derhalve onvoldoende ter constituering van het transportmisdrijf. De onwetendheid dient onzorgvuldig te zijn, moet een onderdeel uitmaken van een onachtzaamheid. In een dergelijke specifieke hypothese zal de afwezigheid van onachtzaamheid inhoudelijk eigenlijk neerkomen op een geval van schulduitsluiting door onoverkomelijke (feitelijke of rechts-)dwaling⁹¹⁴.

⁹¹³. Zie FAURE, M., De strafrechtelijke toerekening van milieudelicten, 1992, 26.

⁹¹⁴. Een dwaling heeft namelijk een "onoverkomelijk" karakter, indien ieder normaal vooruitziend en redelijk persoon onder dezelfde omstandigheden een zelfde handeling zou gesteld hebben (zie infra afdeling 3, § 2).

Elk misdrijf (inclusief m.a.w. de misdrijven omschreven in het voerstrafrecht) vereist één van deze twee strafrechtelijke schuldvormen, het opzet of de onachtzaamheid. Reeds in de memorie van toelichting bij het Belgisch Strafwetboek van 1867 kan men in alle duidelijkheid lezen: "*Un fait purement matérielle, un acte qui ne peut être imputé ni au dol, ni à la faute ne constitue ni crime, ni délit, ni contravention*" (nadruk toegevoegd)⁹¹⁵. Dat het essentieel beginsel van een schuldvereiste ook van kracht blijft in geval de transportwetgever in de hoedanigheid van bijzondere strafwetgever geen subjectief bestanddeel in de delictsinhoud heeft opgenomen, bespreken we nader in § 2; waarin we vervolgens trachten na te gaan welke penale schuldvorm dan precies vereist is voor de strafbaarheid van een inbreuk op de aangaande het schuldelement stilzwijgende transportstrafwetgeving.

§ 2. DE STRAFRECHTELIJKE SCHULD IN DE TRANSPORTSTRAFWETGEVING

A. Het schuldvereiste bij stilzwijgen van de bijzondere (transport)strafwetgever

Wanneer de gemeenrechtelijke of bijzondere strafwetgever degelijk legislatief werk verricht, zal hij in de misdrijfomschrijving tevens subjectieve bestanddelen opnemen die aangeven welke schuldvorm vereist is voor de vorming van de geïncrimineerde gedraging. Een onderzoek naar de strafrechtelijke vereiste schuldvorm bij de toepassing van een strafrechtsbepaling uit het transportstrafrecht als onderdeel van het bijzonder strafrecht, dient dan ook steeds te starten met een *analyse en interpretatie van de betrokken misdrijfomschrijving*. In geval de bijzondere (transport)strafwetgever heeft nagelaten het moreel misdrijfbestanddeel te omschrijven, wordt het bepalen van de vereiste schuldvorm een veel moeilijker strafrechtelijke onderneming, die bij ontstentenis van een expliciete commune regeling in het Strafwetboek moet uitgevoerd worden met behulp van enkele beginselen van algemeen strafrecht.

⁹¹⁵. Zie Exposé des motifs (door J.J. HAUS), in NYPELS, J.S.G., o.c., III, 1868, p. 771, nr. 3 (boek II, titel X, II-3).

Het doorgaans bedroevend karakter van het strafwetgevend werk in de materie van het transportrecht wordt zeker gecontinueerd en geaccentueerd op het niveau van de omschrijving van de vereiste schuldvorm als noodzakelijk constitutief bestanddeel. Behoudens enkele minder belangrijke uitzonderingen⁹¹⁶, wordt in geen van de in deze studie behandelde transportstrafwetten enig subjectief bestanddeel omschreven in de incriminatiebepaling. De "traditioneel" in het transportstrafrecht aangewende formule van de (blanco)misdrijfomschrijving omvat enkel een algemene strafbaarstelling van het overtreden van de bepalingen van de basiswet en van de uitvoeringsreglementering, zonder verdere precisering naar de objectieve delictsinhoud en zonder enige aanwijzing naar de subjectieve delictsinhoud⁹¹⁷. Het vastleggen van het specifiek vereiste moreel of schuldelement voor de constitutie van het transportmisdrijf dient dan bij stilzwijgen van de bijzondere strafwetgever steeds in een eerste stadium te geschieden overeenkomstig de (niet-eensluidende) stellingen van het algemeen strafrecht.

Voorafgaand aan een toelichting en toepassing van deze stellingen (punt B) zij het nogmaals opgemerkt dat de moderne strafrechtsleer algemeen aanvaardt dat *elk misdrijf een constitutief schuldelement omvat*, ook de

⁹¹⁶. Bv. de Wet van 28 mei 1956 betreffende de ontplofbare en voor deflagratie vatbare stoffen en mengsels en de daarmee geladen tuigen (B.S., 9 juni 1956) die mede het vervoer van dergelijke goederen reguleert, bevat in de incriminatiebepaling van artikel 6 een aanduiding van het vereiste subjectief misdrijfbestanddeel. De bijzondere strafbaarstelling van de transportgedraging vereist met name een bijzonder opzet in hoofde van de vervoerder van de ontplofbare stoffen ("het oogmerk om een misdaad tegen een personen of eigendommen te plegen, om een wanbedrijf te plegen of aan de uitvoering van deze misdrijven mee te werken"). DE SWAEF spreekt terzake van een bepaald crimineel opzet (zie DE SWAEF, M., "Springstoffen", in Commentaar Strafrecht en Strafvordering, nr. 18).

⁹¹⁷. Belangrijke voorbeelden van dergelijke uiterst summiere misdrijfomschrijvingen zijn o.m. terug te vinden in de nationale transportstrafwetgeving inzake:

- het bezoldigd goederenvervoer over de weg (artikel 10 van de Wet van 1 augustus 1960);
- de rij- en rusttijden en de tachograaf (artikel 2 van de Wet van 18 februari 1969);
- de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (artikel 11 van de Wet van 26 juni 1967);
- de technische reglementering (artikel 4 van de Wet van 21 juni 1985);
- de (algemene) A.D.R.-reglementering voor het vervoer van gevaarlijke goederen (artikel 29 van de wegverkeerswet van 16 maart 1968, artikel 4 van de Wet van 21 juni 1985 en artikel 6 van de Wet van 10 juni 1952);
- de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen (artikel 10 van de Wet van 10 juli 1984).

misdrijven die behoren tot het bijzonder strafrecht⁹¹⁸. Zelfs bij een volkomen stilzwijgen van de bijzondere strafwetgever, zelfs wanneer de transportstrafwetgever geheel geen melding maakt van enig subjectief misdrijfbestanddeel, kan de strafbaarheid van de gedraging niet enkel gebaseerd worden op een louter materiële overtreding van de (transport)strafwet en blijft de strafrechtelijke schuldvereiste aldus behouden⁹¹⁹. De theorie van de zogenaamde "materiële inbreuken", luidens dewelke bepaalde strafbare gedragingen -zoals de meeste overtredingen en bepaalde wanbedrijven met het kenmerk van een overtreding (de "contraventionele wanbedrijven")- geen schuldelement vereisen, moet dan ook verworpen worden. Een dergelijke leer is strijdig met ons schuldstrafrecht⁹²⁰. In de reeds hoger in fine van § 1 geciteerde passus uit de memorie van toelichting bij het Belgisch Strafwetboek van 1867 wordt expliciet weergegeven dat een zuiver materieel feit zonder opzet of fout geen misdrijf constitueert⁹²¹. Meer dan een eeuw later

⁹¹⁸. Ook de zeer recente Belgische strafrechtsdoctrine inzake het *milieustrafrecht* vertrekt van het beginsel dat elk milieumisdrijf een moreel of schuldelement vereist (zie FAURE, M., De strafrechtelijke toerekening inzake milieudelicten, 1992, 21-23; GOETHALS, E., "Hoe zwak is de schakel", *R.W.*, 1991-92, (377), 389, nrs. 33-34; MESSINE, J., "Questions juridiques à propos du droit de l'environnement en Belgique", *T.B.H.*, 1992, (659), 662-665; PIRET, J.M. en HENNAU-HUBLET, C., "Les crimes contre l'environnement. Application de la partie générale. Rapport belge", *R.D.P.*, 1993, (257), 290-295).

Eenzelfde duidelijke stelling was reeds voordien in de Belgische rechtsleer verdedigd voor de misdrijven uit het *sociaal strafrecht* (zie o.m.: BOSLY, H.D., "Tien jaar sociaal strafrecht 1971-1981. Studie van wetgeving en rechtspraak", in Sociaal strafrecht, 1984, (87), 111; DECLERCQ, R., "Materieel-strafrechtelijke bepalingen in het sociaal zekerheidsrecht", in Raakvlakken tussen sociale zekerheid en andere rechtstakken, 199, (13), 31; VAN DER VORST, P., "Les infractions à la législation sociale sont-elles des 'délits contraventionnels ou réglementaires' ? Pour une morale sociale de notre temps", *J.T.T.*, 1971, 169-171; VERVLOET, J., "Strafrechtelijke aspecten van het sociaal recht", *Liber Amicorum F. Dumon*, 1983, (537), 554, nr. 25); alsmede voor de strafbare gedragingen uit het *economisch strafrecht* (zie bv. HUYBRECHTS, L., Economisch recht en misdrijf. Handboek voor de politieman, 1986, 41).

⁹¹⁹. Reeds in 1879 schreef HAUS in zijn handboek dat: "...*Il est donc erroné de dire que les contraventions et les délits punis par des lois spéciales ne sont que des infractions matérielles à des prohibitions ou des prescriptions de la loi*" (*O.C.*, I, nr. 292 in fine; nadruk toegevoegd).

⁹²⁰. DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *O.C.*, nr. 457; RUBBRECHT, J., *O.C.*, 135.

⁹²¹. Zie ook VERHAEGEN, J., "L'imprudence punissable en législation et en jurisprudence belges", *J.T.*, 1979, 349. De stelling dat reglementaire inbreuken zuiver materiële misdrijven vormen, is volgens VERHAEGEN zeer duidelijk verworpen in de memorie van toelichting bij het Strafwetboek van 1867, als zijnde strijdig met het fundamenteel beginsel "nullum crimen sine

wordt deze elementaire strafrechtsregel bevestigd in de memorie van toelichting bij het voorontwerp van Strafwetboek (dd. 1985) van Koninklijk Commissaris LEGROS, die eveneens uitdrukkelijk vermeldt dat een materieel strafbaar feit, een strafbaar feit zonder schuld niet bestaat⁹²².

Ook het Hof van Cassatie heeft in het recente ongelijke balans-arrest (of het arrest DAVID) van 12 mei 1987 in duidelijke bewoordingen het misdrijfbegrip van de materiële inbreuk afgewezen in een casus van bijzonder strafrecht:

*"Overwegende dat, afgezien van de vraag op welke manier het zedelijk bestanddeel van het misdrijf moet bewezen worden, en meer bepaald of het bestaan van dat bestanddeel kan worden afgeleid uit het louter materieel gepleegde feit, het vonnis niet wettig beslist dat het in de telastlegging vermelde misdrijf, in de wettelijke omschrijving waarvan weliswaar geen sprake is van opzet of onachtzaamheid, strafbaar is alleen maar doordat het feit materieel is gepleegd"*⁹²³.

In zijn conclusie voor dit ongelijke balans-arrest komt advocaat-generaal DU JARDIN tot het besluit dat het begrip "materieel misdrijf" gewoon uit het strafrechtelijk taalgebruik moet worden gebannen; dit begrip leidt tot een ontwaarding van de reglementaire wetgeving en indirect zelfs van het strafrecht in het algemeen. In de rechtspraak na dit ongelijke balans-arrest heeft het Hof de belangrijke vereiste van het moreel element voor de constitutie van een misdrijf omschreven in het bijzonder strafrecht, nogmaals bevestigd⁹²⁴.

culpa").

⁹²². LEGROS, R., Voorontwerp van Strafwetboek, 1985, 120. Artikel 2 van het voorontwerp vermeldt zelfs expliciet dat er geen materieel strafbaar feit bestaat.

⁹²³. Cass., 12 mei 1987, met concl. Adv.Gen. J. DU JARDIN, Arr.Cass., 1986-87, 1194, R.W., 1987-88, 538, J.T., 1988, 439, met noot MESSINE, J.; R.D.P., 1988, 711. Raadpleeg tevens VERHAEGEN, J., "L'élément fautif en matière de contraventions aux règlements (A propos de l'arrêt de la Cour de Cassation du 12 mai 1987)", R.D.P., 1988, 289-297.

In casu werd toepassing gemaakt van een strafbepaling uit een bijzondere strafwet -de Wet van 16 juni 1970 betreffende de meeteenheden, de meetstandaarden en de meetwerktuigen- die geen melding maakt van een moreel misdrijfbestanddeel, op een gedraging van het verkopen van ongelijke balansen. De feitenrechter was van oordeel dat inbreuken op de strafwet van 16 juni 1970 strafbaar zijn omwille van het louter "materieel gepleegde feit".

⁹²⁴. Zie bv. voor het sociaal strafrecht: Cass., 31 januari 1989, Arr.Cass., 1988-89, 648, J.T.T., 1992, 129 of voor het milieustrafrecht: Cass., 10 oktober 1989, Arr.Cass., 1989-90, 189, Amén., 1990, 203, met noot DE SA-

Reeds uit de aan het ongeijkte balans-arrest voorafgaande jurisprudentie van het Hof van Cassatie is naar onze mening afleidbaar dat een bestaan van een strafbare gedraging (ook deze omschreven in het bijzonder strafrecht) afhankelijk is van *schuld in hoofde van de dader*, ofschoon moet worden vastgesteld dat de aangewende bewoordingen niet altijd even nauwkeurig zijn. Zo oordeelde het Hof van Cassatie menigmaal in de materie van het douanestrafrecht -een onderdeel van het bijzonder strafrecht- dat in de regel de wetten inzake douane en accijnzen de louter materiële overtreding of de eenvoudige materiële schending van de douanevoorschriften strafbaar stellen en geen rekening houden met de bedoeling van de dader⁹²⁵. Het Hof nam evenwel meestal een dergelijk standpunt in ter beoordeling van een vrijspraak ten gronde, die gebaseerd was op het ontbreken van een (wettelijk niet vereist) algemeen of bijzonder opzet. Gelet op deze preciese kontekst betekent dit cassatiestandpunt niet onmiddellijk dat de algemene strafrechtelijke schuldvereiste niet zou gelden voor de misdrijven uit het douanestrafrecht. Dat integendeel de schuldvoorwaarde ook voor deze bijzondere strafrechtsmaterie behouden blijft, volgt bijkomend uit het aanvaarden van schulduitsluitingsgronden zoals dwaling en overmacht voor douanemisdrijven⁹²⁶, wat uiteraard de vereiste van een schuldelement veronderstelt.

DELEER, N. (het merkwaardig arrest LAMBERT).

In de rechtspraak van de correctionele rechtbanken kan de manifest foutieve stelling van het bestaan van een materieel en objectief misdrijf nog wel eens opduiken (zie bv. voor een afvalmisdrijf: Corr. Bergen, 24 oktober 1989, onuitgegeven en geciteerd in de reeds aangehaalde annotatie van N. DE SADELEER en tevens door GORLE, F., BOSLY, H.D. en QUARRE, Ph., "Chronique semestrielle de jurisprudence", R.D.P., 1990, 538).

⁹²⁵. Zie bv. Cass., 24 januari 1939, Arr.Cass., 1939, 23; Cass., 13 november 1944, Arr.Cass., 1945, 31; Cass., 20 oktober 1952, Arr.Cass., 1953, 69; Cass., 18 mei 1953, Arr.Cass., 1953, 631; Cass., 4 januari 1954, Pas., 1954, I, 367; Cass., 15 februari 1954, Pas., 1954, I, 530; Cass., 12 mei 1982, Arr.Cass., 1981-82, 1131 (dit arrest spreekt van de enkele overtreding, zonder het adjectief materieel); Cass., 15 mei 1984, Arr.Cass., 1983-84, 1193; HUYBRECHTS, L., "Problemen van douanestrafrecht", in De juridische bescherming van de financiële belangen van de Europese gemeenschappen, TULKENS, F., VAN DEN WYNGAERT, C. en VEROUGSTRAETE, I. (ed.), 1992, (175), 187-188.

Zie voor een eenzelfde formulering bij toepassing van een strafbepaling uit het economisch strafrecht: Cass., 30 mei 1960, Arr.Cass., 1960, 874.

⁹²⁶. Zie bv. Cass., 19 december 1949, Pas., 1950, I, 263; Cass., 23 januari 1950, Arr.Cass., 1950, 323; Cass., 15 februari 1954, Pas., 1954, I, 530; Cass., 27 januari 1969, Arr.Cass., 1969, 509; Cass., 25 januari 1972, Arr.Cass., 1972, 508; Cass., 19 december 1972, Arr.Cass., 1973, 411; Cass., 15 mei 1984, Arr.Cass., 1983-84, 1193; HUYBRECHTS, L., l.c., 1992, 189.

Hierbij kunnen we tevens refereren aan het interessante arrest ROMAIN van 6 oktober 1952, waarin het Hof van Cassatie de onoverwinnelijke dwaling en de

Een uitdrukkelijk bevestiging dat een schuldelement vereist blijft in de zin van een morele toerekening, is terug te vinden in twee oudere arresten van het Hof van Cassatie, waarin het Hof heeft gesteld dat zowel in het douanestrafrecht als in andere strafrechtelijke zaken niemand kan worden veroordeeld wegens een daad die hem niet kan worden toegerekend⁹²⁷. Ook in andere deeldomeinen van het bijzonder strafrecht, was de (vroeger) door het Hof van Cassatie gebruikte formulering -geïsoleerd bekeken- niet steeds even precies. Zo besliste het Hof bij een toepassing van de alcoholwet van 1919 meermaals dat "het ging om een niet-opzettelijk misdrijf, waarvan de wet het enkel materieel feit bestraft", doch oordeelde vervolgens aangaande het bewijs van dit bijzonder misdrijf dat de beklaagde het uit het materieel feit afgeleid vermoeden van fout kon weerleggen⁹²⁸.

Uit de geciteerde tekst van het ongeijkte balans-arrest van 1987 blijkt eveneens dat het Hof van Cassatie een opening laat voor een onderscheid tussen enerzijds het *schuldelement als strafbaarheidsvoorwaarde* van een misdrijf en anderzijds het *bewijs van dit moreel misdrijfselement*. In de bijhorende conclusie maakt advocaat-generaal DU JARDIN uitdrukkelijk dit onderscheid tussen de bestaansvereisten van het misdrijf en de vaststelling van dat misdrijf, wat tot de bewijstechniek behoort. Het misdrijf waarvoor de wet geen moreel bestanddeel preciseert, kan volgens de advocaat-generaal bewezen worden door de vaststelling dat het materieel misdrijfbestanddeel aanwezig is, waaruit de fout als strafbaarheidsvoorwaarde wordt afgeleid⁹²⁹.

overmacht als algemene schulduitsluitingsgronden ook aanvaard voor misdrijven uit het bijzonder strafrecht (Arr.Cass., 1953, 35, Pas., 1953, I, 37, met noot R.H.).

⁹²⁷. Cass., 15 oktober 1935, Pas., 1936, I, 7; Cass., 22 juli 1942, Pas., 1942, I, 173, Arr.Cass., 1942, 88.

⁹²⁸. Bv. Cass., 20 september 1954, Arr.Cass., 1954, 14; Cass., 30 oktober 1973, Arr.Cass., 1974, 252. In een arrest van 7 mei 1956 stelde het Hof expliciet dat dit zelfde alcoholmisdrijf bestaat uit een bewuste en vrijwillige daad (*un acte conscient et volontaire*; Cass., 7 mei 1956, Arr.Cass., 1956, 740, Pas., 1956, I, 937).

Zie voor eenzelfde formulering t.a.v. van verkeersmisdrijven: Cass., 6 maart 1934, Pas., 1934, I, 207.

⁹²⁹. Zie ook GOETHALS, E., "l.c.", R.W., 1991-92, 396, nr. 44. In een zijn korte maar bekende noot onder het cassatie-arrest ROMAIN van 6 oktober 1952, heeft procureur-generaal HAYOIT DE TERMICOURT reeds opgemerkt dat in de materie van de overtreding en het contraventioneel wanbedrijf de wet algemeen uit de materialiteit van het feit "een vermoeden van fout" in hoofde van de dader afleidt (Pas., 1952, I, 37). Zie in deze zin (uit de bewezen materialiteit van het feit leidt de wet een vermoeden van fout af) eveneens o.m.: Cass., 6 maart 1934, Pas., 1934, I, 207 (verkeerswetgeving); Cass., 20 september 1954, Arr.Cass., 1955, 14 (alcoholwet van 1919); Cass., 30 ok-

De substantiële stelling dat een inbreuk op een transportstrafwet die in zijn misdrijfbepaling geen schuldelement voorschrijft -wat voor het grootste gedeelte van de Belgische transportstrafwetten het geval is-, niet strafbaar kan zijn als louter materiële wetsinbreuk, lijkt ons derhalve vanuit strafrechtelijke oogpunt volledig gefundeerd te zijn en niet vatbaar voor enige betwisting. Ook bij de toepassing van het Belgisch transportstrafrecht maakt de *aanwezigheid van schuld* in hoofde van de dader een algemene en essentiële strafbaarheidsvoorwaarde uit; ook elk vervoermisdrijf vereist een moreel element.

Het Belgisch transportstrafrecht kent m.a.w. geen objectieve strafrechtelijke verantwoordelijkheid. Mede wanneer de delictsinhoud van het Belgisch transportmisdrijf rechtstreeks wordt bepaald door Europese gemeenschapsnormen -zoals de vervoervoorschriften uit de sociale en tachograafverordening- of door internationale rechtsregels -zoals de vervoervoorschriften uit het A.D.R.-verdrag en de bijhorende bijlagen-, kan de (materiële) dader van het transportmisdrijf -bijvoorbeeld de vervoerder of de bestuurder- slechts strafrechtelijk verantwoordelijk worden gesteld indien hij *schuld* heeft aan de inbreuk op het vervoervoorschrift van communautaire of verdragsrechtelijke origine. Een strafbare overtreding op regionale, nationale, supranationale of internationale vervoerwetgeving kan naar Belgisch transportstrafrecht slechts bestaan bij *realisatie van een schuldelement*.

Het zij hierbij evenwel vermeld dat naar de opvatting van het Europees Hof van Justitie noch de (vorige) sociale EEG-verordening inzake de rij- en rusttijden, noch de algemene beginselen van het gemeenschapsrecht een stelsel van objectieve strafrechtelijke aansprakelijkheid van de werkgever in de weg staan, op voorwaarde dat de voorziene sanctie overeenkomt met die welke worden opgelegd bij vergelijkbare en even ernstige overtredingen van nationale bepalingen en evenredig is aan de ernst van de begane overtreding⁹³⁰. Het Hof beantwoordde op deze wijze een prejudiciële vraag in de

tober 1973, Arr.Cass., 1974, 252 (alcoholwet van 1919); Cass., 30 november 1976, Arr.Cass., 1976, 369 (bijzondere strafwet uit de landbouwsector); tevens Cass., 6 november 1985, Arr.Cass., 1985-86, 310 (transportstrafwet van 18 februari 1969, op dit arrest komen we terug hierna in punt B). Raadpleeg terzake tevens het proefschrift van Ph. TRAEST, Het bewijs in strafzaken, 1992, nrs. 377-381, p. 205-207.

⁹³⁰. H.v.J., 10 juli 1990, zaak C-326/88 (HANSEN), Jur., 1990, I, 2911, met concl. Adv.Gen. W. VAN GERVEN, J.T.T., 1992, 126.

GILLIAMS merkt op dat het arrest HANSEN geen aanduidingen bevat over een eventuele verenigbaarheid van een stelsel van objectieve penale aansprakelijkheid met de door de lidstaten te eerbiedigen communautaire grond-

Deense transportstrafzaak HANSEN, waarin de vraag naar de verenigbaarheid van het Deens strafrechtelijk incorporatiebesluit (dat voorziet in een stelsel van objectieve penale aansprakelijkheid) met de vroegere sociale EEG-verordening nr. 543/69 van 25 maart 1969 inzake de rij- en rusttijden voor het wegvervoer aan de orde was⁹³¹. In een later arrest VANDEVENNE besliste het Europees Hof dat ook de thans vigerende sociale verordening inzake de rij- en rusttijden (de EEG-verordening nr. 3820/85 van 20 december 1985) de lidstaten niet verbiedt, maar evenmin verplicht een stelsel van objectieve strafrechtelijke verantwoordelijkheid in te voeren om de naleving van de bij de verordening opgelegde verplichtingen te verzeke-

rechten van de justiabellen, aangezien de verwijzende rechter hierover geen vraag had gesteld (GILLIAMS, H., "Rechtspraak van het Europees Hof van Justitie", R.W., 1990-91, (197), 201). Het Hof vermeldt inderdaad enkel in de formulering van het antwoord dat de algemene beginselen van het gemeenschapsrecht terzake geen hinderpaal vormen. In zijn conclusie heeft advocaat-generaal VAN GERVEN wel onderzocht of de sanctionering van de overtredingen van de sociale EEG-verordening met behulp van een systeem van objectieve penale aansprakelijkheid toelaatbaar is in het licht van de grondbeginselen van het gemeenschapsrecht. Naar zijn mening is een dergelijk systeem enerzijds niet absoluut verboden door de constitutionele traditie van de lidstaten en anderzijds onder zekere voorwaarden evenmin strijdig met artikel 6 van het E.V.R.M. (raadpleeg de nrs. 11-15 van de geciteerde conclusie, Jur., 1990, I, 2925-2928).

⁹³¹. Overeenkomstig het Deens penaal besluit (een M.B. van 2 juni 1981) kan bij een door de bestuurder begane overtreding van de rij- en rusttijdvoorschriften aan de werkgever een geldboete (geen gevangenisstraf) worden opgelegd wanneer de rit in zijn belang is ondernomen, ook indien hem met betrekking tot die overtreding geen opzet of nalatigheid kan worden verweten. In casu had een Deense vrachtwagenchauffeur een inbreuk gepleegd op het voorschrift inzake de dagelijkse maximale rijtijd en minimale rusttijd (artikel 7, 2° en artikel 11 van de vorige sociale EEG-verordening; in de huidige sociale verordening nr. 3820/85 bepaald in de artikelen 6 en 7) en werd de Deense werkgever-vennootschap van de chauffeur voor deze door de Nederlandse politie vastgestelde transportinbreuk bij toepassing van het voormeld Deens incorporatiebesluit in eerste aanleg veroordeeld tot een geldboete. De strafrechter in beroep stelde dan vervolgens de prejudiciële vraag aan het Europees Hof.

Het zij vermeld dat het hier niet onmiddellijk gaat om een objectieve penale verantwoordelijkheid voor andermans daad. Volgens de jurisprudentie van het Hof van Justitie hielden namelijk de bepalingen inzake de rij- en rusttijden uit de vorige sociale verordening impliciet tevens verplichtingen in ten aanzien van de werkgever en deze verplichtingen worden thans geëxpliciteerd in artikel 15 van de huidige EEG-verordening nr. 3820/85 (met name de algemene organisatie- en controleplicht van de vervoerder, zie supra hoofdstuk 2, afdeling 2: de regulering van de rij- en rusttijden en de tachograaf).

ren⁹³². In het Belgisch transportstrafrecht is het bestaan van een objectieve strafrechtelijke verantwoordelijkheid uitgesloten in hoofde van de vervoerder wegens het niet-respecteren van zijn -in de arresten HANSEN en VANDEVENNE in het geding zijnde- belangrijke en algemene organisatie- en controleplicht in het kader van de naleving van de communautaire rij- en rusttijden (zoals voorgeschreven in artikel 15 van de EEG-verordening nr. 3820/85). Zelfs bij stilzwijgen van de bijzondere strafwetgever (in casu de transportstrafwet van 18 februari 1969) vereist de strafbaarheid van een dergelijk Belgisch transportmisdrijf inzake de rij- en rusttijden of de tachograaf STEEDS een schuldelement in hoofde van de vervoerder.

B. De schuldvorm bij stilzwijgen van de bijzondere (transport)strafwetgever

(1) Overzicht van twee doctrinale stellingen (de klassieke leer en de leer LEGROS) en van de (cassatie)rechtspraak

De belangrijke vraag blijft vanzelfsprekend welke schuldvorm dan bij het stilzwijgen van de transportstrafwetgever moet gerealiseerd worden, opdat de dader van een inbreuk op een transportstrafwet strafrechtelijk verantwoordelijk kan worden gesteld.

Overeenkomstig de zogenaamde klassieke leer, gefundeerd op de visie van HAUS en volledig aansluitend bij de parlementaire voorbereiding van het Strafwetboek, moet voor elk misdrijf hetzij opzet (dolus), hetzij onachtzaamheid (culpa) bestaan. Zeer relevant voor het transportstrafrecht is het onderdeel van deze klassieke leer dat het moreel element behandelt voor de

⁹³². H.v.J., 2 oktober 1991, zaak C-7/90 (VANDEVENNE), J.T.T., 1992, 124, TRV, 1992, 158, met concl. Adv.Gen. W. VAN GERVEN en noot WOUTERS, J. en WYTINCK, P. (arrest gewezen na een prejudiciële vraag van de politierechtbank van Hasselt dd. 22 december 1989 over de uitlegging van artikel 15 van de EEG-verordening nr. 3820/85). Ook in dit arrest had zodoende de problematiek van de objectieve strafrechtelijke verantwoordelijkheid betrekking op de organisatie- en controleplicht in hoofde van de vervoeronderneming.

Reeds in zijn conclusie voor het arrest HANSEN van 10 juli 1990 had advocaat-generaal VAN GERVEN opgemerkt dat de conclusies van zijn onderzoek (formeel slaande op de voorloper van de huidige sociale EEG-verordening) evenzeer gelden voor de thans vigerende sociale verordening, aangezien de expliciet in deze laatste verordening opgenomen organisatie- en controleplicht overeenstemt met deze die impliciet voorkwam in de vorige verordening (zie VAN GERVEN, W., Concl. voor H.v.J., 10 juli 1990, Jur., 1990, I, (2919), 2924, noot 14).

wanbedrijven⁹³³ die worden omschreven in het bijzonder strafrecht⁹³⁴.

* **Algemeen opzet** is vereist voor de wanbedrijven omschreven in de bijzondere strafwetten die uitsluitend of hoofdzakelijk strafbepalingen bevatten, die m.a.w. uitsluitend of hoofdzakelijk de bestraffing van deze wanbedrijven als voorwerp hebben, tenzij de bestaande strafbepaling uitdrukkelijk voorschrijft of hieruit impliciet afleidbaar is dat onachtzaamheid als schuldvorm volstaat.

* (Minstens) **onachtzaamheid** is vereist voor de wanbedrijven uit het bijzonder strafrecht, waarin strafbepalingen als accessorium voorkomen, tenzij uit deze bijkomende strafbepalingen expliciet of impliciet volgt dat de opzetvorm noodzakelijk is⁹³⁵. Deze categorie van bijzondere wanbedrijven wordt also op het vlak van het schuldelement gelijkgesteld met de overtredingen omschreven in het Strafwetboek.

Een eerste aanwijzing van het moreel element is zodoende -conform de klassieke doctrine uit het algemeen strafrecht- te vinden in het uitsluitend,

⁹³³. Onder "wanbedrijven" wordt verstaan de misdrijven die in de transportstrafwet worden bestraft met correctionele (maximum)straffen. Al de door ons bestudeerde bijzondere transportmisdrijven (zijnde de misdrijven buiten het Strafwetboek) beantwoorden aan dit kenmerk van een wanbedrijf, op enkele uitzonderingen na (zoals het supra in voetnoot geciteerde vervoermisdrijf uit de strafwetgeving inzake de explosieve stoffen, dat strafbaar is met een criminele straf -een misdaad-, maar ingevolge de expliciete strafwettelijke schuldaanduiding geen probleem vormt voor het bepalen van het moreel element -met name een dolus specialis-). Het zij opgemerkt dat volgens de klassieke doctrine opzet steeds vereist is voor de misdaden omschreven in het gemeenrechtelijk én in het bijzonder strafrecht (HAUS, J.J., O.C., 1879, I, nr. 296).

⁹³⁴. Raadpleeg voor dit onderdeel van de klassieke leer: HAUS, J.J., O.C., 1879, I, nrs. 295-296 en verder DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., O.C., nrs. 427, 450, 454-455; RUBBRECHT, J., O.C., 130 en 132; VERHAEGEN, J., "L'exigence de l'intention coupable dans les infractions aux lois et règlements particuliers", R.D.P., 1986, (947), 951-952. Meer algemeen tevens: DE NAUW, A., "Nieuwe nuttige gegevens voor de strafrechtsdogmatiek?", Panopticon, 1985, 201; VAN DEN WYNGAERT, C., O.C., I, 262 en 275.

⁹³⁵. Uit de omschrijving van een correctioneel bestraft misdrijf in het zogenaamd accessoir bijzonder strafrecht, kan dus worden afgeleid dat dit wanbedrijf "opzet" als schuldvorm vereist. Zie bv. Cass., 24 maart 1982, Arr.Cass., 1981-82, 916, R.W., 1982-83, 2830; Cass., 25 maart 1986, Arr.Cass., 1985-86, 1033; in deze twee arresten wordt toepassing gemaakt van artikel 25 van het K.B. van 2 augustus 1977 betreffende de veiligheidsinrichtingen en de signalisatie van overwegen en betreffende het verkeer op spoorwegen en aanhorigheden (het Hof nam eenzelfde standpunt in t.a.v. de vroegere gelijkaardige reglementering in deze materie, zie Cass., 16 september 1974, Arr.Cass., 1975, 62); Cass., 9 september 1982, Arr.Cass., 1982-83, 37 (toepassing van artikel 64 van de stedenbouwwet van 29 maart 1962).

hoofdzakelijk of bijkomend karakter van de strafbepaling(en) of het misdrijf in de bijzondere strafwet⁹³⁶. Deze eerste schuldaanwijzing kan vervolgens bevestigd of weerlegd worden (stilzwijgend of uitdrukkelijk) door de delictsinhoud van de bijzondere strafbepaling. Om het moreel bestanddeel van een misdrijf omschreven in het bijzonder strafrecht te bepalen, moet de strafrechter de wil van de wetgever nagaan door zodoende te steunen op de tekst waardoor dit misdrijf strafbaar wordt gesteld en op de aard van het misdrijf⁹³⁷. In geval van een blanco-strafbepaling zal de globale delictsom-schrijving inhoudelijk worden ingevuld door de uitvoeringsvoorschriften van de bijzondere blanco-strafwet, die -in de wegtransportmaterie- desgevallend supranationale en internationale normen in de delictsinhoud kunnen incorporeren.

Voor de thans omvangrijke groep van correctionele strafrechtsbepalingen die als strafrechtelijk accessorium worden toegevoegd aan de diverse wetten buiten boek II van het Strafwetboek van 1867, volstaat het derhalve dat één van de twee penale schuldvormen verwezenlijkt wordt, onverschillig of het bijzonder wanbedrijf werd gepleegd met opzet dan wel uit onachtzaamheid, doch minstens is een fout vereist in de betekenis van **onachtzaamheid** als moreel misdrijfelement⁹³⁸. De onachtzaamheid maakt op deze wijze recht-

⁹³⁶. VERHAEGEN merkt op dat dit specifiek onderscheid bij de misdrijven uit het bijzonder strafrecht afwijkt van het in de parlementaire voorbereiding van het Strafwetboek vermelde beginsel van de impliciete vereiste van een opzet en dat dit onderscheid (onverwacht) wordt gemaakt in het handboek van HAUS voor een -in die tijd- te verwaarlozen subcategorie van bijzondere misdrijven. Hij pleit thans in de materie van het bijzonder strafrecht voor een terugkeer naar het algemeen beginsel luidens hetwelk een correctionele straf slechts geldt voor een onachtzaamheidsgedraging wanneer de wettekst dit uitdrukkelijk voorschrijft; zoniet is opzet vereist (VERHAEGEN, J., l.c., 1986, 952-953). Zie voor een toepassing van deze stelling in het milieustrafrecht: HENNAU-HUBLET, C., "Les crimes contre l'environnement. Application de la partie générale. Rapport belge - Chapitre II: Droit criminel: questions d'ordre général", R.D.P., 1993, 294-295).

⁹³⁷. Cass., 16 september 1974, Arr.Cass., 1975, 62 (betreft de reeds in voetnoot geciteerde bijzondere strafrechtsmaterie van de veiligheidsinrichtingen en signalisatie van overwegen).

⁹³⁸. Dat het foutbegrip moet geïnterpreteerd worden in de betekenis van onachtzaamheid, volgt ons inziens onmiskenbaar uit de omschrijving van de fout in de parlementaire voorbereiding van het Strafwetboek als "l'inattention ou l'imprudence" en "une simple négligence, un défaut de prévoyance ou de précaution" (raadpleeg NYPELS, J.S.G., o.c., III, 1868, p. 558, nr. 57 en p. 771, nr. 3). Eenzelfde duidelijke omschrijving is dan uiteraard terug te vinden in de geschriften van HAUS (o.c., 1879, I, nrs. 293 en 321 e.v.). Ook in de recente Belgische strafrechtsdogmatiek vermelden DUPONT en VERSTRAETEN (o.c., nrs. 415-419 en 440 e.v.), VERHAEGEN en HENNAU (o.c., nrs. 331, 345 en 382-383) en TULKENS en VAN DE KERCHOVE (o.c., 1991, p. 250-251)

streeks de *ondergrens uit van de strafrechtelijke schuld* (*nullum crimen, nulla poena sine culpa*)⁹³⁹ en vervolgens onrechtstreeks van de strafbare transportgedraging. Of het zelfstandig transportmisdrijf nu opzettelijk dan wel uit onachtzaamheid werd begaan, is strafrechtelijk wel relevant voor een mogelijke strafbare deelneming aan dit misdrijf, aangezien de strafbare deelnemingsconstructie uitgesloten is bij onopzettelijke of onachtzaamheidsmisdrijven⁹⁴⁰.

Van zodra de "fout" vereist is voor het zogenaamd reglementair misdrijf -in de betekenis van misdrijven uit het bijzonder strafrecht waarbij de strafwetgever geen melding maakt van een subjectief bestanddeel; een categorie waartoe het grootste gedeelte van de transportmisdrijven behoort-, verschilt dus dit reglementair misdrijf op het vlak van de betekenis van het moreel element niet van het gemeenrechtelijk onopzettelijk misdrijf met een expliciete schuldopgave (typevoorbeeld de artikelen 418-420 Sw.). In beide gevallen gaat het om de *onachtzaamheid* of de *culpa* als vereiste schuldvorm, inhoudelijk bestaande uit de schending van de algemene, doch tevens geconcretiseerde zorgvuldigheidsnorm (zie supra § 1). Een onderscheid zou volgens rechtspraak en rechtsleer wel bestaan op het gebied van het bewijs van dit noodzakelijk moreel misdrijfelement. In tegenstelling tot deze commune onachtzaamheidsmisdrijven kan bij de reglementaire misdrijven het vereiste moreel element namelijk worden afgeleid uit de vaststelling dat de objectieve delictsinhoud (het materieel misdrijfbestanddeel) werd gereali-

en de culpa-fout in de betekenis van het gebrek aan voorzorg en voorzichtigheid als de tweede penale schuldvorm. In hun tweede editie dd. 1993 spreken TULKENS en VAN DE KERCHOVE naast het opzet en het gebrek aan voorzichtigheid en voorzorg ook van een derde en nieuwe categorie, aangeduid als "l'absence d'état d'esprit" voor o.m. de reglementaire misdrijven; ze benadrukken terzake dat het niet gaat om materiële misdrijven en dat het probleem zich eerder situeert op het bewijsniveau (O.C., 2ed., 1993, 257-258). VAN DEN WYNGAERT verklaart zich eveneens voorstander van de klassieke benadering inzake het moreel element (O.C., I, p. 267).

VERHAEGEN komt op basis van de memorie van toelichting bij het Belgisch Strafwetboek tot het duidelijk besluit dat er geen enkel inhoudelijk verschil bestaat tussen de subjectieve fout vereist voor het reglementaire recht en de onachtzaamheid van de artikelen 418-420 Sw. (VERHAEGEN, J., l.c., 1988, 291).

⁹³⁹. Zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., O.C., nr. 418; VERHAEGEN, J. en HENNAU, C., O.C., nr. 382. Het foutbestanddeel is een minimumvereiste voor strafrechtelijke verantwoordelijkheid, dixit Adv.Gen. DU JARDIN in zijn conclusie bij het ongeijkte balans-arrest dd. 12 mei 1987 (R.W., 1987-88, 539).

⁹⁴⁰. Zie Cass., 16 oktober 1972, Arr.Cass., 1973, 165; Cass., 15 oktober 1986, Arr.Cass., 1986-87, 200, R.W., 1987-88, 21, met noot DE SWAEF, M.

seerd⁹⁴¹. Zo oordeelde het Hof van Cassatie dat een transportmisdrijf inzake de tachograaf wettig bewezen is door de enkele materiële vaststelling van de bij de wet strafbaar gestelde feiten⁹⁴². Bij de inhoudelijke invulling van de blanco-(transport)strafbepaling door de gedetailleerde uitvoeringsvoorschriften, wordt meestal de verboden of geboden gedraging relatief precies omschreven, zodat het plegen van een dergelijke gedraging gemakkelijker (in feite) een onachtzaamheid indiceert (res ipsa in se culpam habet)⁹⁴³. Terecht benadrukken VERHAEGEN en HENNAU hierbij dat het slechts om een indicatie gaat, om een vermoeden dat steeds kan weerlegd worden door elk fout-uitsluitend gegeven⁹⁴⁴. Zowel VERSTRAETEN als TRAEST preciseren dat het in deze welbepaalde kontekst niet gaat om een wettelijk vermoeden van aanwezigheid van het vereiste (en in de strafwet niet geëxpliciteerde) moreel element dat steeds door de beklaagde moet worden weerlegd, maar wel om de toepassing van een zeker feitelijk vermoeden, een feitelijk element dat niet uitdrukkelijk moet worden bewezen tenzij de aanwezigheid met een zekere graad van geloofwaardigheid wordt betwist⁹⁴⁵. Wanneer dus de beklaagde

⁹⁴¹. Raadpleeg terzake de reeds geciteerde conclusie van Adv.Gen. DU JARDIN voor het ongeijkte balans-arrest van 12 mei 1987, gepubliceerd in Arr.Cass., 1986-87, 1194-1196, R.W., 1987-88, 538-539 en R.D.P., 711-714, alsmede de supra in punt A van deze paragraaf vermelde bijkomende jurisprudentie.

⁹⁴². Cass., 6 november 1985, Arr.Cass., 1985-86, 310. Aangaande dit arrest merkt advocaat-generaal DU JARDIN op dat deze vaststelling geenszins uitsluit dat een moreel bestanddeel vereist is (zie de in vorige voetnoot aangehaalde conclusie).

Een dergelijke bewijstechniek doet volgens het Arbeidshof te Antwerpen geen afbreuk aan het in artikel 6.2 E.V.R.M. neergelegde *vermoeden van onschuld* (zie Arbh. Antwerpen, 8 november 1990, R.W., 1991-92, 409). Wanneer men echter dit uit de materialiteit van het feit afgeleide vermoeden zou typeren als een wettelijk vermoeden, dat steeds dient weerlegd te worden door de beklaagde, zodat op hem de bewijslast rust voor de afwezigheid van het moreel element, is een dergelijk standpunt volgens TRAEST in strijd met het vermoeden van onschuld (TRAEST, Ph., Het bewijs in strafzaken, 1992, nrs. 377-378). Zie algemeen voor de verenigbaarheid van de bewijstechniek van vermoedens met het vermoeden van onschuld -met referentie aan jurisprudentie van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens- eveneens o.m.: BOULOC, B., "La compatibilité des présomptions légales avec la présomption d'innocence", Rev.Sc.Crim., 1993, 88-90; VERSTRAETEN, R., Handboek Strafvordering, 1993, nr. 1202, p. 389.

⁹⁴³. VERHAEGEN J. en HENNAU, C., o.c., nr. 383 en VERHAEGEN, J., l.c., 1988, 296-297.

⁹⁴⁴. VERHAEGEN, J. en HENNAU, C., ibid. en VERHAEGEN, J., ibid.

⁹⁴⁵. TRAEST, Ph., o.c., 1992, nrs. 379-380, p. 206-207; VERSTRAETEN, R., o.c., 1993, nr. 1198, p. 388. Wanneer dan de stelling van beklaagde geloofwaardig is en het openbaar ministerie er niet in slaagt de onjuistheid

van een transportmisdrijf met een zekere graad van geloofwaardigheid de naleving van de voor hem geldende algemene zorgvuldigheidsplicht kan aantonen, zal dit de desgevallend bestaande eerste feitelijke fout-indicatie of de prima facie foutaanwijzing onmiddellijk ontzenuwen en vervolgens een expliciet bewijs van aanwezigheid van het voor het vervoermisdrijf vereiste schuldelement vergen vanwege de strafvervolgende partij.

Kritiek op de klassieke leer inzake het moreel misdrijfelement komt voornamelijk uit de geschriften van R. LEGROS. Wanneer de strafwet het moreel element niet uitdrukkelijk omschrijft -bijvoorbeeld bij de contraven-tionele wanbedrijven-, bestaat de schuldvorm volgens deze zogenaamde leer van LEGROS niet in opzet, noch in onachtzaamheid, doch in een "*schuld door wetsinbreuk*". De schuld ontstaat door de inbreuk op de strafwet bij afwezigheid van rechtvaardiging, zonder dus de aanwezigheid van bijvoorbeeld overmacht of dwaling. De strafrechtelijke schuld vloeit m.a.w. voort uit het materieel feit van de wetsovertreding zonder dat de dader zich kan rechtvaardigen⁹⁴⁶. Een dergelijke opvatting lijkt ons vrij ver verwijderd te

van de stelling te bewijzen, wordt de beklaagde terecht vrijgesproken (zie Cass., 28 januari 1957, Arr.Cass., 1957, 396, Pas., 1957, I, 619).

⁹⁴⁶. Zie o.m.: LEGROS, R., Opzet, A.P.R., 1959, nrs. 17 e.v.; LEGROS, R., Voorontwerp van Strafwetboek, 1985, 120-127 (betreft een passage uit de memorie van toelichting bij het voorontwerp). Raadpleeg eveneens voor een bondig overzicht van de LEGROS-leer: DE NAUW, A., o.c., 1992, 71 en "l.c.", Panopticon, 1985, 201 e.v.; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nr. 458; VAN DEN WYNGAERT, C., o.c., p. 275-276; VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., o.c., 1976, II, nrs. 666-677.

MESSINE maakt in zijn annotatie van het ongeijkte balans-arrest toepassing van deze leer (J.T., 1988, 440), alsmede in zijn recent artikel inzake het milieustrafrecht ("l.c.", T.B.H., 1992, 662-665). Ook substituut-procureur-generaal GOETHALS heeft in zijn uitgebreide en voor het Hof van Beroep te Gent gehouden rede van 2 september 1991 -gewijd aan het milieustrafrecht-, het onderscheid benadrukt -voortgaande op de leer LEGROS-tussen "de schuld door onachtzaamheid" en "de schuld door wetsovertreding"; deze laatste vormt per definitie steeds een strafbare daad, doch brengt niet noodzakelijk schade met zich mee (GOETHALS, E., "l.c.", R.W., 1991-92, nr. 37, p. 392; tevens nr. 35, p. 390). HAUS heeft evenwel reeds in zijn handboek van 1879 het onderscheid vermeld tussen enerzijds de fout-onachtzaamheid in het kader van boek II van het Strafwetboek met een schade als resultaat en anderzijds de fout-onachtzaamheid in het kader van de bijzondere strafwetgeving zonder enig schadelijk gevolg (o.c., 1879, I, nr. 321, p. 232-233). Het al dan niet bestaan van een schade-resultaat lijkt ons eerder te behoren tot de objectieve inhoud van het misdrijf en dit schade-resultaat vormt meestal geen onderdeel van het materieel misdrijfbestand-deel van een bijzonder of reglementair misdrijf.

In bepaalde rechtspraak van correctionele rechtbanken wordt blijkbaar de beide stellingen (de klasieke doctrine en de leer LEGROS) simultaan toegepast, wat toch enigszins onbegrijpelijk overkomt.

Zo begint de correctionele rechter te Gent in een zeer recent vonnis inzake het milieustrafrecht (oppervlaktewaterenwet van 1971) de motivering over

zijn van de duidelijke stellingname in de parlementaire voorbereiding van het Belgisch Strafwetboek en aldus van de geest van dit Strafwetboek.

Wat de (cassatie)jurisprudentie betreft, moet ten eerste worden aangestipt dat het Hof van Cassatie in een arrest van 25 maart 1986 de leer van LEGROS blijkbaar niet heeft gevolgd op het vlak van het verwerpen van de schuldvorm van het algemeen opzet en de vervanging door deze van de "schuld door wetsinbreuk". Het Hof casseerde een beslissing van de feiten-rechter die vaststelde dat het moreel element van een in het bijzonder strafrecht omschreven misdrijf bestond in "schuld door wetsinbreuk", terwijl volgens het Hof uit de betrokken misdrijfomschrijving kon afgeleid worden dat het misdrijf enkel strafbaar was indien het met opzet werd gepleegd⁹⁴⁷. Vervolgens heeft het Hof in het ongeijkte balans-arrest van 12 mei 1987 de leer van de materiële inbreuken duidelijk afgewezen, doch is de vraag naar de vereiste schuldvorm bij stilzwijgen van de wetgever uit de weg gegaan⁹⁴⁸. In een later arrest van 31 januari 1989 inzake het sociaal strafrecht sprak het Hof van "de schuld of fout" als moreel bestanddeel, wanneer de strafbepaling geen opzet vereist⁹⁴⁹. Opmerkelijk is dat Hof

het moreel element van het lozingsmisdrijf met te stellen dat *"de schuld ligt in de wetsinbreuk, in het materiële feit van de overtreding: het is niet noodzakelijk dat de feiten wetens en willens zouden zijn gepleegd (algemeen opzet), noch is enige bijzondere beweegreden vereist ..."* om vervolgens te oordelen dat *"...de fout bestaat in een overtreding van de wet die niet te rechtvaardigen is door overmacht, krankzinnigheid, dwaling"* en tot slot besluit dit correctioneel vonnis (toch wel vrij onverwacht) dat deze fout *"neerkomt op een gebrek aan oplettendheid, voorzorg of voorzichtigheid die gelet op de aard van de zaak redelijkerwijze kunnen worden geëist"* (Corr. Gent, 11 juni 1992, T.M.R., 1993, 166, met noot FAURE, M.).

⁹⁴⁷. Cass., 25 maart 1986, Arr.Cass., 1985-86, 1033 (betreft een toepassing van artikel 25 van het K.B. van 2 augustus 1977 betreffende de veiligheidsinrichtingen en de signalisatie van overwegen en betreffende het verkeer op spoorwegen en aanhorigheden).

Op het domein van het bijzonder strafrecht wordt in de recente rechtspraak van bepaalde correctionele rechtbanken (ons inziens ten onrechte) toepassing gemaakt van de LEGROS-leer (zie bv. Corr.Gent, 14 september 1990, T.G.R., 1991, 34; betreft een misdrijfbepaling uit de hormonenwet van 15 juli 1985 - moreel element bestaat luidens het correctioneel vonnis in schuld door wetsinbreuk).

⁹⁴⁸. Het Hof heeft algemeen de vereiste van een zedelijk bestanddeel geformuleerd in de overweging die een antwoord gaf op het derde onderdeel uit het middel tot cassatie, waarin de eiser in cassatie had betoogd dat het kwestieuze misdrijf willens en wetens (dus met opzet) moest gepleegd zijn.

⁹⁴⁹. Cass., 31 januari 1989, Arr.Cass., 1988-89, 648, J.T.T., 1992, 129. Tevens: Arbh. Antwerpen, 8 november 1990, R.W., 1991-92, 409 ("de schuld of de fout" is vereist als moreel bestanddeel voor bepaalde

eveneens in 1989 op het domein van het milieustrafrecht in het arrest LAMBERT vrij algemeen besliste dat:

"de strafbaarheid wegens een misdrijf de wetenschap (la connaissance) vereist dat het misdrijf wordt gepleegd" (eigen nadruk)⁹⁵⁰.

Procureur-generaal KRINGS vraagt zich af -zonder hierop te antwoorden- of uit het arrest LAMBERT kan worden afgeleid dat men niet kan worden veroordeeld als de onwetendheid te wijten is aan nalatigheid⁹⁵¹. Wanneer men inderdaad als algemene regel vooropstelt dat de strafbaarheid van een misdrijf de wetenschap vereist dat het misdrijf wordt gepleegd, lijkt het logisch te concluderen dat de afwezigheid van wetenschap -de onwetendheid- resulteert in een niet-strafbaarheid van de verrichte gedraging; waarbij het niet relevant lijkt of dit gebrek aan wetenschap aangaande het plegen van het misdrijf voortspuit uit nalatigheid of onzorgvuldigheid, dan wel van onoverkomelijke aard is. Betekent dit arrest LAMBERT dat de onachtzaamheid (of de fout) als schuldvorm onvoldoende is voor de misdrijven die in hun delictsinhoud geen subjectief bestanddeel bevatten (bijvoorbeeld het grootste pakket van de transportmisdrijven) of zelfs voor elke misdrijf? Vereisen dat de dader de wetenschap heeft dat hij een strafbare gedraging pleegt, gaat alleszins in de richting van de schuldvorm van het opzet. Als dit de betekenis van het arrest LAMBERT zou zijn -en de door het Hof aange-

misdrijven uit het sociaal strafrecht).

Aangaande een in een gemeentereglement voorgeschreven verbodsbepaling tot storten en achterlaten van afval -zonder schuldopgave-, oordeelde het Hof van Cassatie bij arrest van 2 oktober 1984 dat het misdrijf "blijft bestaan, zolang de dader hetzij opzettelijk hetzij uit nalatigheid geen einde heeft gemaakt aan de wederrechtelijke toestand" (eigen cursivering, Cass., 2 oktober 1984, Arr.Cass., 1984-85, 186, R.W., 1984-85, 2775). Voor de gemeenrechtelijke overtreding van nachtlawaai (artikel 561, 1° Sw.) is volgens het Hof hetzij een opzettelijke daad, hetzij een *schuldige nalatigheid* vereist (eigen cursivering, Cass., 6 september 1983, Arr.Cass., 1983-84, 5, R.W., 1984-85, 1843, met noot DE SCHEPPER, L.M.).

⁹⁵⁰. Cass., 10 oktober 1989, Arr.Cass., 1989-90, 189, Pas., 1990, I, 167, Amén., 1990, 203, met noot DE SADELEER, N., T.B.H., 1990, 393 (betreft de toepassing van een correctionele strafbepaling uit de Wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging, waarin geen melding wordt gemaakt van een moreel bestanddeel). Opmerkelijk is dat in de Franse vertaling van dit van oorsprong Nederlandstalig arrest in de *Pas.* "la connaissance" wordt gebruikt ("*la culpabilité du chef d'une infraction requiert la connaissance de ce qu'elle est commise*"), terwijl in *Amén.* "sciemment" wordt vermeld ("*une infraction ne peut être sanctionnée pénalement que lorsque celui qui l'a commise a agi sciemment*").

⁹⁵¹. KRINGS, E., "Aspecten van de bijdrage van het Hof van Cassatie tot de rechtsvorming", R.W., 1990-91, (345), 349 (Rede uitgesproken op de plechtige openingszitting van het Hof van Cassatie op 3 september 1990).

wende formulering is eigenlijk relatief duidelijk-, kan achter de juistheid van het geformuleerde standpunt naar onze mening een vraagteken worden geplaatst. FAURE merkt op dat het Hof van Cassatie met het arrest LAMBERT "wetenschap" eist zonder te stellen dat dit een effectieve kennis van het misdrijf dient te zijn en dat hieronder wellicht ook de veronderstelde kennis valt die gebaseerd is op de onachtzaamheid; naar zijn mening heeft het Hof zeker niet bedoeld een voorwaarde van effectieve kennis te stellen⁹⁵². Terecht verwijst FAURE mede naar de jurisprudentie inzake de dwaling als schulduitsluitingsgrond⁹⁵³. Ook na het arrest LAMBERT heeft het Hof van Cassatie in een materie van bijzonder strafrecht nog uitdrukkelijk de voorwaarde gesteld dat een dwaling (het niet-afweten van bepaalde activiteiten) onoverkomelijk moet zijn⁹⁵⁴, zodat blijkbaar een "overkomelijke of nalatige" dwaling of onwetendheid omtrent de feitelijke omstandigheden (bij een onachtzaamheidsmisdrijf) onvoldoende is om te besluiten tot de niet-strafbaarheid van de verrichte gedraging. De schuldvorm van de onachtzaamheid of de culpa wordt blijkbaar op deze wijze -na het arrest LAMBERT- in ere hersteld, ook onrechtstreeks voor het transportstrafrecht⁹⁵⁵.

⁹⁵². FAURE, M., De strafrechtelijke toerekening van milieudelicten, 1992, 26-27. In dezelfde zin Corr. Antwerpen, 9 april 1992, 33ste Kamer, onuitgegeven en in motivering geciteerd door FAURE op p. 28-29 (in dit vonnis wordt met verwijzing naar de klassieke leer geopteerd voor de "onachtzaamheid" als moreel element voor het ten laste gelegde milieumisdrijf). Ter ondersteuning van zijn stelling dat effectieve kennis niet vereist is voor een (milieu)misdrijf en ook niet bedoeld is in het cassatie-arrest LAMBERT, beroept FAURE zich eveneens op een onuitgegeven en in motivering weergegeven arrest van het Hof van Beroep te Antwerpen (8ste Kamer) dd. 10 april 1992 inzake B.R.C., waarin werd geoordeeld dat een schuldigverklaring (aan ten laste gelegde milieumisdrijven) vereist dat de beklaagden kennis hadden van de strafbare feiten of althans kennis dienden te hebben (O.C., nr. 12, p. 27-28). De naar onze mening correcte stelling van FAURE dat effectieve kennis van het misdrijf een te verregaande vereiste is voor de inhoud van elke strafrechtelijke schuldvorm (ook voor de meeste vervoermisdrijven), wordt inderdaad bevestigd in dit arrest van 10 april 1992. De vraag blijft wel of uit dit arrest afleidbaar is dat het Antwerpse Hof van Beroep ook in deze zin het arrest LAMBERT heeft geïnterpreteerd.

⁹⁵³. Zie FAURE, M., ibid., noot 18.

⁹⁵⁴. Zie bv. Cass., 6 november 1991, Arr.Cass., 1991-92, 220 (betreft de exploitatie van een clandestiene slijterij van gegiste dranken zonder betaling van de verschuldigde openingsbelasting); tevens infra Afdeling 3, § 2 Dwaling.

⁹⁵⁵. Ook in een arrest van 23 mei 1990 wordt in het kader van de strafrechtelijke toerekening van een door een rechtspersoon gepleegd misdrijf, de nalatigheid als schuldvorm in hoofde van de natuurlijke persoon aanvaard (Cass., 23 mei 1990, Arr.Cass., 1989-90, 1213).

(2) *Toepassing van de klassieke leer in het transportstrafrecht*

Eenmaal geopteerd voor de klassieke leer inzake het moreel element, blijkt de concrete toepassing van deze leer niet altijd eenvoudig, zodat zelfs dan het bepalen van de precies vereiste schuldvorm bij stilzwijgen van de transportstrafwetgever niet steeds probleemloos zal verlopen. Hoe dient men na te gaan of een welbepaalde bijzondere strafwet *uitsluitend* of *hoofdzakelijk*, dan wel *bijkomend* strafbepalingen bevat? Voornamelijk het bestempelen van een bijzondere strafbepaling als van hoofdzakelijke of van bijkomende aard, kan een moeilijke opdracht uitmaken. Geen van de in deze studie behandelde transportwetten hebben uitsluitend de bestraffing van gedragingen als voorwerp, zodat de eerste categorie van bijzondere strafbepalingen uit het onderscheid van de klassieke doctrine buiten beschouwing kan blijven.

De wetten die bepaalde beroepen of nijverheden reguleren, behoren volgens HAUS vooral tot de categorie van de strafwetten met "accessoire strafbepalingen"⁹⁵⁶, zodat voor de in deze wetten omschreven strafbare gedragingen in beginsel (bij afwezigheid van contra-indicatie) de onachtzaamheid als schuldvorm volstaat.

(a) De basistransportwet van 1 augustus 1960 inzake *het professioneel goederenvervoer over de weg* lijkt ons dan ook te behoren tot de categorie van de bijzondere strafwetten met strafbepalingen van bijkomende aard. Hoofdobject van deze belangrijke transportstrafwet is de publiekrechtelijke regulering van de aktiviteit van het vervoeren van zaken tegen vergoeding over de weg door middel van een vergunningsstelsel. Voor de handhaving van het vergunningsstelsel heeft de transportwetgever onder meer geopteerd voor een strafrechtelijk sanctiesysteem, met als gevolg dat op het einde van deze vervoerwet -ten bijkomende titel- materiële en formele strafbepalingen worden opgenomen. De "bijkomende" correctionele strafbepaling van artikel 10 § 1 van de Wet van 1 augustus 1960 vermeldt geen moreel misdrijfbestanddeel, zodat de inbreuken op de voormelde wet en de uitvoeringsreglementering in de regel reeds strafbaar zijn bij aanwezigheid van *onachtzaamheid*. De totstandkoming van het (hoofd)transportmisdrijf van het bezoldigd wegvervoer van zaken zonder in het bezit te zijn van de verplichte vervoervergunning, vereist dan aangaande het schuldelement in beginsel geen opzet of

⁹⁵⁶. HAUS, J.J., o.c., 1879, I, nr. 296, noot 10 en nr. 321.

dolus, maar volstaat reeds de schuldvorm van onachtzaamheid of culpa⁹⁵⁷. Aan de vereiste van de strafrechtelijke schuld is voor een dergelijk transportmisdrijf derhalve voldaan, wanneer de transporteur zich niet heeft gedragen zoals elke normaal voorzichtige en vooruitziende vervoerder (het criterium van de *bonus ac diligens transportator*). De vervoerder kan de op deze transportstrafrechtelijke kwalificatie gegronde betichting niet weerleggen door zich enkel te beroepen op zijn onwetendheid omtrent de wettelijke vergunningsplicht. Hij zal bijkomend met een zekere geloofwaardigheid dienen aan te tonen dat hij de van hem verwachte zorgvuldigheidsplicht heeft nageleefd en het komt dan aan de strafvervolgende partij toe om het effectief bewijs van de aanwezigheid van onachtzaamheid te leveren. De globale misdrijfomschrijving (bestaande uit de blanco-strafbepaling én de in de basiswet of in de uitvoeringsreglementering voorgeschreven transportbepaling) kan echter inhoudelijk aangeven dat de schuldvorm van de onachtzaamheid onvoldoende is en dat de welbepaalde transportinbreuk inzake het professioneel goederenvervoer slechts strafbaar is wanneer ze met opzet (wetens en willens) werd verricht. Zo lijkt het ons bijvoorbeeld verdedigbaar dat een inbreuk op de uitvoeringsbepaling inzake de vermeldingen op de vergunning (de vervoervergunning is ongeldig wanneer een vermelding beschadigd, onvol-

⁹⁵⁷. Een analoge strafrechtelijke schuldsituatie kan zich voordoen wanneer niet de aard van het vervoer, maar de bijzondere aard van het vervoerde produkt een vergunningsverplichting oplegt. Zo is het *wegvervoer van radioactieve stoffen* en dito afvalstoffen onderworpen aan een vervoervergunning (artikel 57 van het K.B. van 28 februari 1963, *B.S.*, 16 mei 1963, zie *supra* Gevaarlijke goederen) en wordt een inbreuk op deze vergunningsplicht bestraft op basis van artikel 7, lid 1 van de Wet van 29 maart 1958 (*B.S.*, 30 april 1959). Deze correctionele blanco-strafbepaling uit de -ons inziens- *accessoire* strafwet van 1958 bevat geen omschrijving van een subjectief misdrijfbestanddeel, zodat het misdrijf van vervoer van radioactieve stoffen zonder nucleaire transportvergunning reeds strafbaar is bij onachtzaamheid.

De in dergelijke transporthypothese vereiste schuldvorm van onachtzaamheid kan dan in de regel worden doorgetrokken tot een overtreding van andere, op deze specifieke vergunningsplicht voortgebouwde reglementaire bepalingen, die strafrechtelijk gehandhaafd worden door middel van dezelfde blanco-strafbepaling van artikel 7 van de Wet van 29 maart 1958. Indien een specifieke vergunning voor vervoer van gevaarlijke goederen vereist is, moet deze bijvoorbeeld overeenkomstig de A.D.R.-reglementering aanwezig zijn in de transporteenheid (Rn. 10.381 (2), d), bijlage B van het A.D.R.-verdrag van 30 september 1957). Inbreuk op dit voorschrift inzake de *verplichte A.D.R.-boorddocumenten* wordt bestraft voor de radioactieve stoffen (A.D.R.-gevaarsklasse 7) krachtens het geciteerde artikel 7, zodat de onachtzaamheid als moreel misdrijfelement zal volstaan. Indien de normaal voorzichtige en zorgvuldige "nucleaire" vervoerder in de gegeven feitelijke omstandigheden dit document aan boord van het voertuig zou hebben, is de betrokken vervoerder ongetwijfeld onachtzaam opgetreden.

ledig of onjuist is)⁹⁵⁸ enkel strafbaar is in geval van een opzettelijke gedraging.

(b) Om dezelfde reden als voor de transportwet van 1960 (het hoofdobject is een professionele regulering) dienen naar onze mening de correctionele strafbepalingen uit de Wet van 26 juni 1967 betreffende *het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer* gekwalificeerd te worden als "accessoire strafbepalingen", met als gevolg dat de omschreven wanbedrijven in principe onachtzaamheidsmisdrijven uitmaken.

Als inhoudelijk criterium voor een generale oriëntatie inzake de (omvangrijke) categorie van de "bijzondere strafwetten met accessoire strafbepalingen", kan naar onze mening worden voorgesteld dat **kaderwetten die een blanco-strafbepaling bevatten**, in een eerste stadium mogen gekwalificeerd worden als behorende tot deze categorie, als dus bijzondere wetgeving met een strafrechtelijk accessorium. De wetgever wenst met de kaderwet en de bijhorende uitvoeringsreglementering op de eerste plaats een publiekrechtelijke regeling uit te vaardigen van zekere professionele of niet-professionele activiteiten uit het maatschappelijk leven (bijvoorbeeld de transportactiviteit) en opteert vervolgens op het vlak van de handhaving van deze regeling (onder meer) voor de techniek van het strafrecht. De ingevoerde strafbepalingen verkrijgen in deze wetsopbouw of -structuur geen hoofdzakelijk of dominant karakter toebedeeld, zodat het geheel van de betrokken wetgeving (kaderwet en uitvoeringsreglement) vanuit de specifieke invalshoek van het vereiste en niet geëxpliciteerde moreel misdrijfelement dient beschouwd te worden als een "bijkomende of accessoire" bijzondere strafwetgeving.

In functie van een dergelijke kwalificatie weze het benadrukt dat de kaderwet met de blanco-strafbepaling zeker niet geïsoleerd mag beoordeeld worden en dat de uitvoeringsreglementering mede in ogenschouw moet worden genomen. Zo mag een kaderwet met slechts één principieel (en niet-strafrechtelijke) voorschrift dat vervolgens omringd wordt met uitsluitend (materiële en formele) strafbepalingen, om deze reden niet beschouwd worden als een bijzondere strafwet met "hoofdzakelijk" strafbepalingen. Anders zou het bepalen van het essentieel misdrijfelement van de strafrechtelijke schuld afglijden tot een vrij arbitraire aangelegenheid en als het ware gereduceerd worden tot een mathematische berekening van het aantal penale en niet-penale voor-

⁹⁵⁸. Zie artikel 10 § 2 (algemene vergunning voor nationaal vervoer) en artikel 20 § 1 (algemene vergunning voor internationaal vervoer) van het K.B. van 25 november 1992 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding (B.S., 1 december 1992).

schriften van de kaderwet. In het onderzoeksdomein van het Belgisch transportstrafrecht denken we bijvoorbeeld aan de belangrijke strafwet van 18 februari 1969 die als strafrechtsgrond fungeert voor de inbreuken op de *Europese rij- en rusttijdenreglementering* en voor welbepaalde overtredingen van de reglementering inzake het *beroepsgoederenvervoer* en inzake het *wegtransport van gevaarlijke goederen*. Van de vier artikelen waaruit deze bijzondere strafwet is opgebouwd, heeft slechts het eerste artikel -dat de Koning de bevoegdheid verleent tot uitvoering van internationale vervoerverdragen en dito akten- een niet-strafrechtelijke karakter. Toch zijn we niet geneigd deze transportwet te kwalificeren als een bijzondere strafwet met hoofdzakelijk strafbepalingen. Ook voor de transportmisdrijven inzake bijvoorbeeld de rij- en rusttijden en de tachograaf volstaat zodoende ons inziens in de regel de onachtzaamheid als strafrechtelijke schuldvorm. Het Hof van Cassatie preciseerde reeds dat geen bijzonder opzet (bedrog of oogmerk om te schaden) vereist is voor het vervoermisdrijf bestaande uit het niet-toezien op de juiste werking van de tachograaf als controleapparaat⁹⁵⁹. Hieraan kan dus toegevoegd worden dat evenmin een algemeen opzet voor dit specifiek transportmisdrijf nodig is. Supra hebben we in fine van punt A van deze paragraaf benadrukt dat de vervoerder slechts strafrechtelijk verantwoordelijk kan worden gesteld wegens inbreuk op zijn algemene organisatie- en controleplicht inzake de naleving van de sociale en tachograafverordening (artikel 15 van de EEG-verordening nr. 3820/85), op voorwaarde dat hij schuld heeft aan deze vervoerovertreding. Schuld betekent dan dat de vervoerder zijn organisatie- en controlebevoegdheid niet heeft aangewend zoals de bonus ac diligens transportator dit zou gedaan hebben. Indien de vervoerder echter op een zorgvuldige wijze is opgetreden, pleegt hij bij gebreke aan onachtzaamheid (als vereiste schuldvorm) geen strafbare overtreding van artikel 15 van de sociale verordening van 20 december 1985⁹⁶⁰.

⁹⁵⁹. Cass., 6 november 1985, Arr.Cass., 1985-86, 310. Het arrest heeft nog betrekking op het strafrechtelijk uitvoeringsbesluit van de vorige tachograafverordening. Thans is de algemene toezichtsplicht inzake de tachograaf voor werkgever en bestuurder voorgeschreven in artikel 13 van de EEG-tachograafverordening nr. 3821/85 van 20 december 1985.

⁹⁶⁰. Ook de omschrijving van de toe te passen europeesrechtelijke vervoerregel indiceert (in zijn communautaire betekenis) dat minstens onachtzaamheid moet bestaan. Uit artikel 15 van de EEG-verordening nr. 3820/85 volgt namelijk volgens het Europees Hof van Justitie dat de opgelegde verplichtingen een "inspanningsverbintenis" vormen, m.a.w. een verplichting om alles in het werk te stellen teneinde overtredingen van de bestuurders te voorkomen, zodat een door de bestuurder gemaakte overtreding van de verordening op zich niet betekent dat de vervoerder in zijn verplichting is tekort geschoten (H.v.J., 2 oktober 1991, zaak C-7/90 (VANDEVENNE), r.o.

De EEG-voorschriften die de maximale dagelijkse rijtijden, de minimale onderbrekingen en dagelijkse rusttijden reguleren, zullen vermoedelijk vaak in de transportpraktijk door de bestuurder wetens en willens -met opzettelijk overtreeden worden, maar ook de onachtzaamheidsinbreuk -beoordeeld op basis van de referentiegedraging van de "bonus ac diligens autoraedarius"- verkrijgt in beginsel reeds een strafbaar karakter. Mede in deze transportmaterie dient men evenwel in acht te nemen dat uit de inhoud van bepaalde EEG-voorschriften die een Belgische vervoerstrafrechtskwalificatie invullen, kan afgeleid worden dat een inbreuk op deze voorschriften slechts strafbaar is in geval van een opzettelijke gedraging (vereiste van een algemeen opzet - *dolus generalis*)⁹⁶¹.

Rekening houdend met de zo juist geformuleerde algemene richtlijn, dient ons inziens de gehele, in deze studie besproken en *strafrechtelijk gehandhaafde transportwetgeving* (inclusief de nationale en regionale afvalwetgeving) aanzien te worden als *bijzondere strafwetgeving die strafbepalingen van bijkomende aard bevat*. Bij het nagaan of de strafwettelijk of meer precies strafrechtelijk vereiste schuld aanwezig is hoefde van de in feite aangeduide dader van een vervoerinbreuk, vormt derhalve de *onachtzaamheid* (in de zin van het gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg of de schending van de toepasselijke zorgvuldigheidsplicht) *als schuldvorm* in beginsel de *vertrekbasis* voor al de in deze wetgeving omschreven en correctioneel gesanctioneerde transportmisdrijven. Deze vervoermisdrijven kunnen dan zowel opzettelijk als uit onachtzaamheid begaan worden, doch steeds maakt de onachtzaamheid de minimale schuldvereiste uit. Uit de in concreto geldende delictsommschrijving (met incorporatie van de reglementaire transportvoorschriften) kan evenwel (impliciet) inhoudelijk blijken dat de voergeredraging slechts strafbaar is wanneer ze met (algemeen of bijzonder) opzet werd verricht.

Het alzo geformuleerd schuldbeginnsel geldt dus ook voor de transportmate-

15, *J.T.T.*, 1992, 124, *TRV*, 1992, 158, met concl. Adv.Gen. W. VAN GERVEN (zie nr. 9 van de conclusie) en noot WOUTERS, J. en WYTINCK, P.). Het Hof kwam tot dit arrest na een interessante prejudiciële vraag van de politierechtbank te Hasselt over de juiste betekenis van het artikel 15, met als onderdeel de vraag of de opgelegde verplichtingen dienen te worden omschreven als een inspannings- of resultaatsverplichting, leidend als het ware tot een objectieve verantwoordelijkheid.

⁹⁶¹. We denken hierbij bijvoorbeeld aan de EEG-voorschriften uit de tachograafverordening van 20 december 1985, die de bestuurder verplichten bepaalde identificatie- en controlegegevens aan te brengen op de registratiebladen (raadpleeg artikel 15, 5° van de EEG-verordening nr. 3821/85).

ries die we nog niet ter illustratie hebben gehanteerd, met name de ADR-reglementering en de technische reglementering. De voertuigen ingezet voor een A.D.R.-vervoer van gevaarlijke goederen moeten bijvoorbeeld overeenkomstig de internationale en Belgische A.D.R.-reglementering geëquipeerd zijn met welbepaalde A.D.R.-veiligheidsvoorwerpen, zoals bijvoorbeeld diverse brandblusapparaten, oranje lampen en aangepaste handschoenen⁹⁶². Behoudens voor de radioactieve en explosieve stoffen, worden de inbreuken op de verplichte A.D.R.-veiligheidsuitrusting bestraft met de correctionele straffen uit artikel 4 § 1 van de Wet van 21 juni 1985⁹⁶³. Deze blanco-strafbepaling uit de kaderwet van 1985 is van accessoire aard en bevat geen uitdrukkelijke schuldaanwijzing, zodat voor de constitutie van het aangehaalde A.D.R.-transportmisdrijf de onachtzaamheid als penale schuldvorm volstaat. Dezelfde blanco- en bijkomende correctionele strafbepaling fungeert als strafrechtsgrond voor overtredingen van het basisreglement van 15 maart 1968 inzake *de technische normen voor de vrachtwagens*, zoals onder meer deze die de maximale massa of het gewicht vastleggen. Het vervoermisdrijf van overlading vereist in het Belgisch transportstrafrecht ontegensprekelijk de aanwezigheid van een moreel element, maar van zodra werd gehandeld met een schending van de algemene zorgvuldigheidsplicht zal het vereiste schuldelement verwezenlijkt zijn. De toepasselijke bijzondere strafwetgeving lijkt ons als morele strafbaarheidsvoorwaarde niet te stellen dat de kwetsieuze technische normen inzake de massa met opzet -wetens en willens- worden overtreden. Het zij wel benadrukt dat bij de beoordeling van de onachtzaamheid in de hypothese van de overlading, de referentiefiguur van de "goede huisvader" dient geplaatst te worden in dezelfde specifieke feitelijke en uitwendige omstandigheden waarin de operatie van lading van het voertuig in concreto plaatsgreep; omstandigheden die in elke transportcasus kunnen verschillen.

⁹⁶². Raadpleeg voor een opgave van de toepasselijke A.D.R.-wetsbepalingen, supra Vervoer van gevaarlijke goederen.

⁹⁶³. Zie artikel 9, 3° van het K.B. van 16 september 1991 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg met uitzondering van ont-plofbare en radioactieve stoffen, B.S., 16 oktober 1991.

(3) *De lege ferenda*

Uit deze eerste aanloop (of poging) tot een toepassing van het onderdeel van de klassieke doctrine inzake het moreel of schuldelement bij stilzwijgen van de bijzondere strafwetgever op de misdrijven uit de uitgebreide transportstrafwetgeving, volgt reeds naar onze mening dat de klassieke doctrine terzake niet geheel bevredigend werkt en teveel ruimte laat voor *rechtsonzekerheid* omtrent de precies vereiste schuldvorm. Zelfs wanneer de eerste twijfelklip omzeild is en de toe te passen bijzondere strafwet kan gekwalificeerd worden als een wet die op bijkomende wijze strafbepalingen inhoudt, is men op het gebied van de strafrechtelijke schuldvorm nog niet in veiligheid, aangezien de mogelijkheid blijft bestaan dat de initieel weerhouden schuldvorm van de onachtzaamheid de plaats moet ruimen voor de impliciet uit een materiële bepaling af te leiden strengere opzetvorm. Een dergelijke inhoudelijke onzekerheid over het schuldelement als zijnde nochtans één van de hoofdkenmerken van het Belgisch strafrecht, komt ons voor als intolerabel en onverantwoord.

Een noodzakelijke terugkeer naar de rechtszekerheid kan naar onze mening echter enkel bekomen worden via een legislatieve interventie. De lege ferenda dient de strafwetgever dan in het algemeen gedeelte van het Strafwetboek het strafrechtelijk schuldbegrip te omschrijven en de vereiste schuldvorm voor de diverse types van misdrijven aan te geven. Een dergelijke gemeenrechtelijke regeling biedt het meeste waarborgen voor een coherente aanpak van het leerstuk van het moreel misdrijfelement. Persoonlijk prefereren we een generale bepaling die de schuldvorm van het *algemeen opzet* (wetens en willens) vereist voor de wanbedrijven (en desgevallend de misdaden) uit zowel het gemeenrechtelijk als bijzonder strafrecht, tenzij de commune of bijzondere strafwetgever het misdrijf uitdrukkelijk strafbaar acht uit *onachtzaamheid* of met een *bijzonder opzet*⁹⁶⁴. Voor de overtredingen

⁹⁶⁴. Vergelijk bijvoorbeeld met de regeling uit het Oostenrijkse en Duitse Strafwetboek, besproken door J. VERHAEGEN (l.c., 1986, 954-955), alsmede in gelijkaardige zin bepaald door een aantal andere meer recente strafwetboeken geciteerd door J. VERHAEGEN in "La définition de l'intention coupable dans les codes pénaux modernes", Liber Amicorum F. Dumon, 1983, (527), 528-529).

Zo bepaalt bijvoorbeeld par. 15 van het Duitse Strafwetboek: "*Strafbar ist nur vorsätzliches Handeln, wenn nicht das Gesetz fahrlässiges Handeln ausdrücklich mit Strafe bedroht*". Ook het Nieuwe Franse Strafwetboek -inwerkingtreding op 1 september 1993- schrijft voor: "*Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre. Toutefois, lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas d'imprudence, de négligence ou de mise en danger délibérée de la personne d'autrui*" (artikel 121-3, lid 1 en 2 N.C.P.).

-de laagste categorie van misdrijven strafbaar met een politiestraf- kan de onachtzaamheid als principiële schuldvorm volstaan. De bijzondere strafwetgever (waaronder uiteraard de transportstrafwetgever) behoudt in dit voorstel alleszins de mogelijkheid om onachtzaamheidswanbedrijven in te voeren; wat als zodanig geenszins verwerpelijk is in het domein van het bijzonder strafrecht -ook dus niet voor het transportstrafrecht-, dat andere rechtsgoederen en belangen beoogt te beschermen dan de traditionele waarden uit het Strafwetboek. De creatie van een bijzonder onachtzaamheidswanbedrijf kan echter enkel op uitdrukkelijke basis geschieden, zodat op dit punt de zo juist aangestipte rechtsonzekerheid kan worden gebannen. Is de onachtzaamheid namelijk niet als expliciete schuldvorm in de bijzondere misdrijfomschrijving opgenomen, dan valt men noodzakelijk terug op het gemeenrechtelijke vereiste van opzet voor het bijzonder (transport)wanbedrijf.

Indien de bijzondere strafwet zowel opzettelijke als onopzettelijke gedragingen incrimineert, lijkt het ons opportuun dat een onderscheiden correctionele strafmaat voor de naar het schuldelement expliciet gedifferentieerde misdrijven wordt ingevoerd⁹⁶⁵. In een dergelijke opbouw van het moreel misdrijfelement moet het steeds tot de taak van de strafvervolgende instantie behoren om de aanwezigheid van het -in het algemeen of in het bijzonder- vereiste strafrechtelijk schuldelement te bewijzen.

De gemeenrechtelijke strafwetgever dient bij de aanduiding van de vereiste schuldvorm tevens zo nauwkeurig mogelijk de inhoud van deze fundamentele schuldvormen af te bakenen.

⁹⁶⁵. Dat een dergelijke legislatieve werkwijze duidelijk tot de mogelijkheden behoort, kan geïllustreerd worden met het voorbeeld van een oude en een meer recente strafwet, waarin de bijzondere strafwetgever expliciet aandacht besteedt aan de opgave van het moreel misdrijfbestanddeel en op basis van dit bestanddeel een onderscheid in strafmaat invoert.

* In het bekende en reeds supra geciteerde arrest ROMAIN van 6 oktober 1952 (Arr.Cass., 1953, 35) maakte het Hof van Cassatie toepassing van de Wet van 8 juli 1935 betreffende boter, margarine, bereide vetten en andere eetbare vetten (B.S., 31 juli 1935). In deze bijzondere strafwet worden de gedragingen strafbaar gesteld al naargelang ze "wetens" of "onwetens" werden begaan, met respectievelijk correctionele en politiestrafpen (raadpleeg artikel 23 § 1 en § 5 van deze wet).

* Ook in de meer recente en in de huidige strafrechtspraktijk vaak toegepaste Wet van 15 juli 1985 betreffende het gebruik bij dieren van stoffen met hormonale of met anti-hormonale werking (B.S., 4 september 1985), houdt de strafwetgever in de incriminatie van het verhandelen van dieren waaraan stoffen met hormonale of met antihormonale werking werden toegediend, rekening met een kennis-element, waarop een verschil in correctionele strafmaat is gebaseerd (raadpleeg artikel 10 § 1, 1-a en 2-b van deze wet).

Afdeling 3. SCHULDUITSLUITINGSGRONDEN

In deze derde afdeling wensen we even in te gaan op twee gemeenrechtelijke gronden van schulduitsluiting, de OVERMACHT of DWANG (§ 1) en de DWALING of ONWETENDHEID (§ 2). In de structuur van het strafrechtelijk schuldbegrip tast de overmacht of de dwang de *wilsvrijheid* van een persoon aan, terwijl de dwaling of de onwetendheid inwerkt op de *oordeelsvorming* van de dader (het cognitieve of kenniselement)⁹⁶⁶.

De beide schulduitsluitingsgronden hebben op het vlak van de incriminatiebron een *algemene draagwijdte*. Ze gelden zowel voor de in boek II van het Strafwetboek omschreven misdrijven (de gemeenrechtelijke of commune misdrijven), als voor de gedragingen strafbaar gesteld in de bijzondere strafwetgeving, ongeacht het uitsluitend, hoofdzakelijk of bijkomend karakter van de voorgeschreven strafbepaling (de bijzondere misdrijven, waaronder de transportmisdrijven). Op het vlak van de potentiële bestraffing van de gepleegde de (transport)overtreding, hebben deze twee gronden een *personele draagwijdte*. Ze gelden enkel voor de persoon in wiens hoofde de schulduitsluitingsgrond bestaat (een werking in personam) en leiden niet tot strafeloosheid voor de andere aan het misdrijf verbonden personen.

De feiten en omstandigheden die in aanmerking komen voor de schulduitsluitingsgrond van overmacht-dwang of dwaling-onwetendheid worden op on-aantastbare wijze vastgesteld door de strafrechter ten gronde, doch het Hof van Cassatie controleert hierbij of uit de gedane vaststellingen het bestaan van de schulduitsluitingsgrond in rechte kan worden afgeleid⁹⁶⁷.

Indien een van een vervoermisdrijf betichte persoon een van de twee schulduitsluitingsgronden wenst in te roepen in een concrete transportstrafcasus, rust op hem een zogenaamde *aanvoeringslast*. Het komt dan namelijk aan de transportbeklaagde toe om de schulduitsluitende omstandigheid aan te voeren

⁹⁶⁶. Zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *O.C.*, nr. 491; VAN DEN WYNGAERT, C., *O.C.*, I, 278 en 285.

⁹⁶⁷. Zie o.m.: Cass., 19 december 1972, *Arr.Cass.*, 1973, 411 (overmacht); Cass., 21 oktober 1975, *Arr.Cass.*, 1976, 230 (dwaling); Cass., 6 september 1977, *Arr.Cass.*, 1978, 21, *R.W.*, 1977-78, 776, met noot VANDEPLAS, A. (overmacht); Cass., 12 september 1978, *Arr.Cass.*, 1979, 39 (dwaling); Cass., 24 april 1979, *Arr.Cass.*, 1979, 1007 (overmacht); Cass., 28 november 1984, *Arr.Cass.*, 1984-85, 436 (overmacht); Cass., 14 januari 1987, *Arr.Cass.*, 1986-87, 608 (dwaling); Cass., 15 november 1988, *Arr.Cass.*, 1988-89, 306 (dwaling); Cass., 7 mei 1991, *Arr.Cass.*, 1990-91, 903 (dwaling). De strafrechter moet preciseren uit welke omstandigheden hij de overmacht of dwang heeft afgeleid (VANDEPLAS, A., gecit.).

op zulkdanige wijze dat de aanvoering niet ontbloomt is van elke grond van geloofwaardigheid. Wanneer deze voorwaarde vervuld is, moet vervolgens de strafvervolgende partij het bewijs leveren van het niet-bestaan van de aangevoerde schulduitsluitingsgrond. De *bewijslast* van het tegendeel mag dus slechts bij het openbaar ministerie gelegd worden, wanneer de transportbeklaagde op een geloofwaardige wijze voldoet aan zijn eigen aanvoeringslast. Bij afwezigheid van het door de vervolgende partij te leveren tegenbewijs dient de beklaagde te worden vrijgesproken. Het weze wel opgemerkt dat de aanvoeringslast bij initiatief van de beklaagde niet verhindert dat de strafrechter -in geval van inactiviteit van de beklaagde- zelf een schulduitsluitingsgrond aanvoert⁹⁶⁸.

§ 1. OVERMACHT OF DWANG

A. Algemene situering

Bij aanwezigheid van een situatie van **overmacht** of **dwang** moet de dader van een materieel-strafwetschendende (transport)gedraging beschouwd worden als schuldontbekwaam, zodat zijn gedraging hem in geen enkel opzicht kan worden verweten en het strafrechtelijk vereiste moreel misdrijfelement wordt uitgesloten. Zoals reeds vermeld vormt deze dwang of overmacht een schulduitsluitingsgrond met algemene draagwijdte in die zin dat elk misdrijf hiervoor in aanmerking komt, inclusief de misdrijven omschreven in het bijzonder strafrecht⁹⁶⁹ -conform artikel 100 Sw.-, waarin de in de ver-

⁹⁶⁸. Zie verder in extenso aangaande deze aanvoerings- en bewijslast: DECLERCQ, R., La preuve en matière pénale, 1988, 13-18; FRANCHIMONT, M., JACOBS, A. en MASSET, A., Manuel de procédure pénale, 1989, 750-752; TRAEST, Ph., o.c., 1992, nrs. 410-417 (met uitdrukkelijke vermelding van de overmacht in nr. 416) en "De bewijslast in strafzaken", in Actuele problemen van strafrecht - XIVde Postuniversitaire cyclus Willy Delva, 1988, (87), 112-115; VERSTRAETEN, R., o.c., 1993, nrs. 1193 en 1195; met in al deze geciteerde studies referentie aan de overvloedige jurisprudentie van het Hof van Cassatie. Deze door de rechtspraak gecreëerde regel inzake de bewijslast is terug te vinden in artikel 18 van het Voorontwerp van Strafwetboek (1985) van Koninklijk Commissaris R. LEGROS.

⁹⁶⁹. Cass., 7 oktober 1907, Pas., 1907, I, 366; Cass., 6 maart 1934, Pas., 1934, I, 207; Cass., 6 oktober 1952, Arr.Cass., 1953, 35 (arrest ROMAIN); Cass., 5 oktober 1953, Arr.Cass., 1954, 67; Cass., 21 maart 1979, Arr.Cass., 1979, 859; CONSTANT, J., Traité élémentaire de droit pénal, 1966, I, 480; RUBBRECHT, J., o.c., 143; R.P.D.B., Tw. "Infractions et répression en général", Compl. IV, nr. 789; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A.,

voerstrafwetgeving geïncrimineerde gedragingen uiteraard begrepen zijn.

De strafwetgever heeft de schulduitsluitingsgrond van de overmacht of de dwang op algemene wijze omschreven in artikel 71 Sw.:

*"Er is geen misdrijf wanneer de beschuldigde of de beklaagde ge-
"dwongen werd door een macht die hij niet heeft kunnen weerstaan".*

Een situatie van overmacht of dwang heeft dus betrekking op de wilsvrijheid van de dader en betekent dat deze persoon in de ONMOGELIJKHEID verkeerde de strafwetschendende gedraging te vermijden; een onmogelijkheid die kan gecreëerd zijn door materiële of fysieke omstandigheden (de **materiële overmacht**) of door psychische omstandigheden in de betekenis van een onmiddellijke dreiging met een ernstig en onrechtmatig kwaad die de wils- of keuzevrijheid van de dader uitschakelt (de **zedelijke of morele overmacht**). Deze beide vormen van overmacht -materiële en morele- zijn begrepen in artikel 71 Sw.⁹⁷⁰. Overmacht of dwang vereist steeds dat het gaat om omstandigheden onafhankelijk van de menselijke wil en die onvoorzienbaar en onvermijdbaar zijn⁹⁷¹. Gelet op deze vereiste van de onvoorzienbare en onvermijdbare overmachtsomstandigheid, kan de in concreto verrichte materiële (vervoer)gedraging in geval van fysieke of zedelijke overmacht of dwang nooit begaan zijn uit onachtzaamheid als de principiële strafrechtelijke schuldvorm voor het grootste gedeelte van de Belgische transportmisdrijven en kan alzo de uitwerking van de overmacht in de strafrechtelijke schuldstructuur gesitueerd worden op het niveau van de aan de vraag naar de vereiste penale schuldvorm antecederende voorwaarde van de schuldbekwaamheid⁹⁷².

o.c., I, 168; TROUSSE, P.E., Les principes généraux du droit pénal positif belge, Les Nouvelles, Droit Pénal, I, nrs. 2502 en 2505.

⁹⁷⁰. NYPELS, J. en SERVAIS, J., Le code pénal belge interprété, 1938, I, nr. 17, p. 334.

⁹⁷¹. Cass., 6 maart 1934, Pas., 1934, I, 207; Cass., 25 juni 1956, Arr. Cass., 1956, 905; Cass., 15 december 1969, Arr. Cass., 1970, 371; Cass., 10 april 1979, Arr. Cass., 1978-79, 951; Cass., 28 november 1984, Arr. Cass., 1984-85, 436; Cass., 17 januari 1990, Arr. Cass., 1989-90, 650; Antwerpen, 20 mei 1988, R.W., 1989-90, 750, met noot VERSTRAETEN, R.

⁹⁷². Omgekeerd zal de afwezigheid van overmacht echter ipso facto geenszins inhouden dat tevens de algemene zorgvuldigheidsnorm overtreden is. Een schuldbekwame dader, een persoon die niet gedwongen werd door materiële of psychische omstandigheden, kan zich -niettegenstaande de materiële inbreuk op de (transport)strafwet- gedragen hebben als elke normaal vooruitziend en voorzichtig burger. We kunnen onder meer om deze reden de opvatting van VAN DEN WYNGAERT dat de "schuld door wetsinbreuk" uit de leer van LEGROS (zie supra afdeling 2) voor de wanbedrijven uit de bijzondere wetten overeenkomt met de schuldvorm van de "onachtzaamheid" (o.c., I, 275), niet bijtreden.

B. Toepassingsvoorwaarden

De algemene voorwaarden voor het aanvaarden van materiële en morele overmacht zijn van drievoudige aard⁹⁷³:

(a) de materiële dwang of de dreiging met een ernstig kwaad moet de wils- en handelingsvrijheid van de dader volledig uitschakelen⁹⁷⁴; de schulduitsluitende werking van de overmacht veronderstelt dus een *onweersaanbare dwang*. De realisatie van deze voorwaarde dient te worden beoordeeld in concreto, op basis van personele criteria zoals leeftijd, geslacht en maatschappelijke situatie van de beklaagde⁹⁷⁵.

Het ondervinden van ernstige economische en / of sociale moeilijkheden om zich te schikken naar de strafrechtelijk gehandhaafde transportnormen (in casu de EEG-rij- en rusttijden) volstaat dan niet als grondslag voor een beroep op overmacht of dwang bij een strafvervolgning voor het gepleegde transportmisdrijf⁹⁷⁶. Deze zienswijze mag zeker niet verhinderen dat ook in

⁹⁷³. Zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *o.c.*, 277-279; TROUSSE, P.E., *o.c.*, nrs. 2508-2516; VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., *o.c.*, 405-406.

⁹⁷⁴. Vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie; zie meer recent o.m.: Cass., 10 mei 1977, *Arr.Cass.*, 1977, 925, *R.W.*, 1978-79, 459, met noot WINANTS, A.; Cass., 8 november 1977, *Arr.Cass.*, 1978, 293; Cass., 12 december 1978, *Arr.Cass.*, 1978-79, 419, *R.D.P.*, 1979, 915, met noot SCREVEN, R.; Cass., 21 maart 1979, *Arr.Cass.*, 1978-79, 859; Cass., 29 september 1982, *Arr.Cass.*, 1982-83, 156; Cass., 5 november 1985, A.R. nr. 8902, inzake DEWIL, *onuitg.* Eenzelfde vereiste geldt in het Franse strafrecht (SOYER, J.C., *Droit pénal général*, 1992, nr. 174, p. 105; de overmacht is bepaald in artikel 64 C.P. en artikel 122-2 N.C.P.).

Dat de wilsvrijheid van de dader verzwakt was, is onvoldoende; de wilsvrijheid moet werkelijk vernietigd zijn (Cass., 20 september 1954, *Arr.Cass.*, 1955, 5; Cass., 28 februari 1955, *Pas.*, 1955, I, 709, *R.W.*, 1955-56, 137). Een vermindering van de wilsvrijheid kan eventueel wel een verzachtende omstandigheid uitmaken (DE NAUW, A., *Syllabus*, 1992, 124; zie bv. Cass., 17 augustus 1978, *Arr.Cass.*, 1978, 1290).

⁹⁷⁵. Tevens: HAUS, J.J., *o.c.*, 1879, I, nr. 694; VERHAEGEN, J. en HENNAU, C., *o.c.*, 256; VAN DEN WYNGAERT, C., *o.c.*, I, 280. Dit subjectief criterium vormt een belangrijk onderscheid tussen de penale en de civiele overmacht (zie DUPONT, L., "Een aktueel probleem van penale aansprakelijkheid: de draagwijdte van het begrip "overmacht", *Jura Falc.*, 1968-69, 201).

⁹⁷⁶. Zie Cass., 22 december 1981, *Arr.Cass.*, 1981-82, 560. In casu had de vervoerder en/of bestuurder ingeroepen dat het dringend gevaar van verlies van de concurrentiepositie en van de economische bestaansmogelijkheden op de vervoermarkt (ondergang of faillissement van de vervoeronderneming) hen dwingt tot onmiddellijke overtreding van de transportnormen inzake de rij- en rusttijden.

Zie voor een gelijkaardig standpunt, zeer recent ingenomen op het vlak van het milieustrafrecht: Corr.Gent, 5 december 1991, *T.M.R.*, 1992, 100 (er bestaat geen overmacht wanneer de beklaagden aanvoeren dat de naleving van de

deze gevoelige transportmaterie van de rij- en rusttijden het inroepen van een overmachtsituatie volkomen mogelijk blijft en aanleiding moet kunnen geven tot uitsluiting van het ook voor dit EEG-transportmisdrijf vereiste schuldelement. We denken bijvoorbeeld aan een feitelijke casus waarin de bestuurder van de vrachtwagen als het ware wordt gedwongen door een actuele en ernstige dreiging met ontslag vanwege zijn werkgever-vervoerder om binnen een te strakke tijdslimiet een welbepaalde transportopdracht uit te voeren en om alzo noodzakerlijkerwijze de maximale rij- en minimale rusttijden te overtreden. Het komt ons zeker verdedigbaar voor dat de bestuurder zich bij een dergelijke feitelijke situatie in een subjectief beleefde onmogelijkheid verkeert een inbreuk op de transportstrafwet te vermijden ("hij kon m.a.w. niet anders dan het transportmisdrijf inzake de rij- en rusttijden plegen"), zodat zijn handelingsvrijheid volledig is uitgeschaakeld en hij dan bij gebreke aan strafrechtelijke schuld(bekwaamheid) niet strafbaar is⁹⁷⁷. De vervoerder zal in zulke hypothese daarentegen een manifeste inbreuk plegen op zijn belangrijke verplichting het werk van zijn bestuurders zodanig te organiseren dat ze de bepalingen van de sociale ver-

wet zo zwaar zou doorwegen dat het bedrijf zou moeten sluiten).

Een dergelijke verdediging tegen een strafrechtelijke betichting die gebaseerd is op een bepaalde ondernemingsactiviteit, past naar onze mening eerder in de rechtsfiguur van de *noodtoestand* als rechtvaardigingsgrond die aan een overtreding van de bijzondere (transport)strafwet het constitutief misdrijfelement van de wederrechtelijkheid ontnemt (infra hoofdstuk 4).

⁹⁷⁷. De politierechter van Hoei aanvaardde in een vergelijkbaar geval geen noodtoestand (Pol. Hoei, 9 februari 1988, *T.Vred.*, 1991, 62); zie tevens: SPRIET, B., "Inbreuk op de tachograafreglementering: noodtoestand?", *Transpo 2001*, 1991, nr. 52, 14.

De correctionele rechtbank van Brussel besliste dat de omstandigheid dat de vrachtwagen op een bepaald uur op een bepaalde plaats moest zijn voor verscheping op zichzelf geen overmacht uitmaakt, maar een bij de planning van het vervoer gekend gegeven; de overmacht kan slechts bestaan uit onvoorziene omstandigheden die buiten het kader vallen van iedere redelijke berekening van de voorziene rijduur om, rekening houdend met de onderweg uit te voeren taken, het gestelde doel binnen de gestelde termijn te bereiken mits naleving van alle reglementaire bepalingen terzake (Corr.Brussel, 1 april 1983, *Pas.*, 1983, III, 62). Dit correctioneel vonnis verwijst ter ondersteuning mede naar artikel 11bis uit de vorige sociale EEG-verordening nr. 543/69 (ingevoegd bij EEG-verordening nr. 514/72 van 28 februari 1972), dat de individuele afwijkmogelijkheid op initiatief van de bestuurder -o.m. in geval van overmacht- aan stricte voorwaarden onderwierp. Het zij hierbij opgemerkt dat de vergelijkbare vervoernorm uit de huidig vigerende sociale EEG-verordening (artikel 11 van de EEG-verordening nr. 3820/85 van 20 december 1985) een versoepeling inhoudt en niet meer expressis verbis gewag maakt van overmacht. Dit thans geldende artikel 11 lijkt ons eerder neer te komen op een belangenafweging in hoofde van de bestuurder en zodoende in penalibus meer te kaderen binnen de rechtsfiguur van de noodtoestand (als een bijzondere toepassingsmodus; zie infra hoofdstuk 4).

ordering én van de tachograafverordening kunnen naleven⁹⁷⁸.

(b) de dader mag niet bijgedragen hebben tot de overmachtsituatie. Overmacht is zodoende uitgesloten wanneer de dader zichzelf opzettelijk of door nalatigheid of een gebrek aan voorzichtigheid in een dwangtoestand heeft gebracht⁹⁷⁹.

(c) de overmacht moet tot slot bestaan op het ogenblik van het misdrijf; een overmachtsituatie die ontstaan is na het plegen van het misdrijf, kan geen schulduitsluitende werking hebben⁹⁸⁰.

Ingevolge deze restrictieve voorwaarden zal de schulduitsluitingsgrond van de overmacht of de dwang ongetwijfeld een zeer beperkt toepassingsgebied kennen in het domein van het Belgisch transportstrafrecht.

Behoudens de transportcasus van de "gedwongen" overtreding van de rij- en rusttijden door de bestuurder van de vrachtwagen, kan ook het intreden van een (onverklaarbaar) technisch defect -veroorzaakt door toeval of een fout van een derde- tijdens de uitvoering van de transportopdracht resulteren in de afwezigheid van strafrechtelijke verantwoordelijkheid bij een (materiële) inbreuk op bijvoorbeeld de transportnormen inzake de algemene of bijzondere technische reglementering⁹⁸¹. Zo kan zich een technische storing voordoen bij de vrachtwagen met desgevallend een uitschakeling tot gevolg van zekere verplichte technische veiligheidsmechanismen (bv. bij A.D.R.-vervoer van gevaarlijke goederen)⁹⁸². Ook andere belangrijke mechanische instrumenten die bij een transportoperatie worden ingezet -bijvoorbeeld

⁹⁷⁸. Algemene verplichting ten aanzien van de beide EEG-transportverordeningen opgelegd in hoofde van de vervoeronderneming door artikel 15 van de EEG-verordening nr. 3820/85 van 20 december 1985 en in geval van overtreding strafbaar met de correctionele straffen bepaald in artikel 2 § 1 van de Wet van 18 februari 1969.

⁹⁷⁹. Raadpleeg terzake voor de casus van overmacht veroorzaakt door lichamelijke ongemakken in de kontekst van strafrechtelijk sanctioneerbare verkeersongevallen: VERSTRAETEN, R., "Interne overmacht achter het stuur", R.W., 1989-90, 751-754.

⁹⁸⁰. Cass., 8 april 1941, Arr.Cass., 1941, 87, Pas., 1941, I, 139.

⁹⁸¹. Zie meer algemeen voor een technisch defect van een voertuig bij een verkeersongeval: Cass., 12 oktober 1983, Arr.Cass., 1983-84, 161, of een technisch defect van een motorfiets tijdens een motorcross: Antwerpen, 24 april 1985, R.W., 1985-86, 2228, met noot HUYBRECHTS, L.

⁹⁸². In geval van een technisch defect kan het echter zijn dat de vervoerstrafwet bepaalde vervangingsmaatregelen voorschrijft (zie bv. voor de tachograaf als controleapparaat op de naleving van de rij- en rusttijden: artikel 16 van de EEG-verordening nr. 3821/85 van 20 december 1985).

installaties van de opdrachtgever of afzender om het gewicht of de kwantiteit van de lading minitieuus te bepalen- kunnen een technisch mankement vertonen, waardoor de handeling van het transporteren van de onnauwkeurig en foutief bepaalde massa of hoeveelheid van de vervoerde goederen de transportstrafwet kan overtreden (met name de misdrijfbepaling inzake overlading). Een dergelijke casus kan -afhankelijk van de concrete omstandigheden- aanleiding geven tot een materiële overmachtsituatie ten aanzien van de inbreuk op de transportstrafwet. Indien zulke installatie van de opdrachtgever of afzender evenwel gewoonweg zou uitvallen -zonder enig foutief optreden van de vervoerder of bestuurder-, zal het bestaan van materiële overmacht ons inziens veel minder aannemelijk zijn. De transportdader bevindt zich dan immers niet direkt in de onmogelijkheid om de vervoerstrafwetschendende gedraging te vermijden. Blijft dan nog wel de beoordeling naar de penaal vereiste schuldvorm en aldus de toetsing van de feitelijke vervoergedraging aan de algemene en tevens geconcretiseerde zorgvuldigheidsnorm.

Bepaalde verplicht op de vrachtwagen aan te brengen kentekens -bijvoorbeeld zekere identificatiegegevens omtrent de vervoervergunning in het kader van een professioneel goederenvervoer of de signalisatie- en/of etiketteringstekens in het kader van een A.D.R.-vervoer van gevaarlijke goederen⁹⁸³-, kunnen na aanbrenging door toeval van de voor hen voorgeschreven plaats vallen⁹⁸⁴.

Tot slot kunnen we de interessante casus aanstippen waarbij de vervoerder in rechte en in feite niet de mogelijkheid heeft om de preciese aard en samenstelling van de lading -bijvoorbeeld (welbepaalde) gevaarlijke goederen of (welbepaalde) afvalstoffen- na te gaan en de reële, maar door de vervoerder niet gekende aard van de goederen voor deze vervoerder wel specifieke en strafrechtelijk gehandhaafde transportverplichtingen meebrengt. Zulke afwezigheid van enige controlemogelijkheid kan zeker worden beoordeeld vanuit de verplichte schuldvorm van de onachtzaamheid ("de gedraging van de bonus ac diligens transportator") en moet ons inziens bij normale transportomstandigheden een toetsing aan de zorgvuldigheidsnorm zeker kunnen doorstaan, doch het is niet a priori uitgesloten dat deze onmogelijk-

⁹⁸³. Zie respectievelijk artikel 13 van het K.B. van 25 november 1992 en Rn. 10.500, Bijlage B van het A.D.R.-verdrag van 30 september 1957.

⁹⁸⁴. Zie bv. Cass., 22 juli 1942, Arr.Cass., 1942, 88 (betreft het fiscaal kenteken van een voertuig).

heid tot controle tevens de meer restrictieve overmachtsituatie oplevert⁹⁸⁵. Indien de transporteur echter in een dergelijke hypothese slechts krachtens een deelnemingsconstructie aan de strafbare feiten wordt gelieerd (bijvoorbeeld in geval van een afvaltransport in het kader van een onregelmatige afvaloperatie wegens de schending van een vergunningsplicht door derden), zal zijn (loutere) onwetendheid omtrent de (feitelijke) aard van het ver-

⁹⁸⁵. Raadpleeg bv. Cass., 7 oktober 1907, Pas., 1907, I, 366, met concl. Adv.Gen. TERLINDEN (overmacht bestaande uit de onmogelijkheid in feite en in rechte om zich te vergewissen van de kwaliteit van vervalste melk bij de verkoop of levering ervan; de tenlastelegging was gefundeerd op het thans opgeheven artikel 561, 3° Sw.); zie in gelijkaardige zin voor hetzelfde voedingsmisdrijf: Cass., 20 januari 1902, Pas., 1902, I, 122. In een vergelijkbare casus uit het Nederlandse strafrecht werd de schuld-uitsluitingsgrond van de feitelijke dwaling aanvaard (zie het in het Nederlandse strafrecht bekende Melk- en waterarrest, H.R., 14 februari 1916, N.J., 1916, 681, o.m. besproken in HAZEWINKEL-SURINGA, D., Inleiding tot de studie van het Nederlandse strafrecht, voortgezet door REMMELINK, J., 10ed., 1987, 321 en 325; in casu leverde een melkknecht in strijd met een politieverordening met water verdunde melk af, zonder de watertoevoeging te weten of te kunnen weten). In navolging van deze Nederlandse jurisprudentie, zijn we zelf ook geneigd in deze feitelijke hypothese eerder te opteren voor de rechtsfiguur van de dwaling.

Als argument contra overmacht of dwang kan men wel inbrengen dat de bestaande en niet-betwiste materiële onmogelijkheid betrekking heeft op het controleren van de preciese natuur van de te vervoeren goederen, maar dat de handelingsvrijheid op het vlak van het transporteren zelf nog niet is uitgesloten. Er zal (normaliter) geen fysieke of morele macht bestaan die de vervoerder dwingt het concrete transport -de materiële verplaatsing van de goederen- uit te voeren in geval hij de aard van de lading onmogelijk kan nagaan en het is pas bij deze uitvoering van de vervoeropdracht dat (desgevallend) een inbreuk op de transportstrafwet zal ontstaan. De vervoerder kan m.a.w. steeds afzien van de positieve transporthandeling. Blijft natuurlijk de vraag of men niet dient te vertrekken van de globale vervoergedraging (met de controle van de lading als integrerend onderdeel) als zijnde de vanuit het overmachtsbegrip te beoordelen feitelijke situatie en men vervolgens niet moet nagaan welk fragment van de gedraging juist de overtreding van de strafwet veroorzaakt. In de globale gedraging zal het juist een welbepaalde onthouding zijn om bij de handeling van het wegvervoer zekere, op de aard van de lading afgestemde transportstrafnormen na te leven, die uiteindelijk de vervoergedraging in haar geheel een strafbaar karakter verleent. De vervoerder kon misschien wel afzien van de materiële verplaatsing als zodanig, maar het kon hierbij tevens voor hem wel onmogelijk zijn geweest om het -in deze specifieke kontekst- essentieel onthoudingsaspect van zijn gedraging te vermijden. Ter vergelijking kunnen we verwijzen naar een arrest van het Hof van Cassatie dd. 5 november 1906 (Pas., 1907, 34). In deze zaak werd de beklaagde vervolgd voor het besturen op de openbare weg van een voertuig dat achteraan niet voorzien was van de door de toenmalige verkeersreglementering vereiste kentekenplaat. De weigering van de administratie om deze tweede kentekenplaat (voor achteraan het voertuig) af te geven, werd aanvaard als een materiële onmogelijkheid om zich te conformeren met de verkeersbepaling (artikel 71 Sw.). Hierbij preciseerde het Hof dat het feit van het rijden met een voertuig op de openbare weg op zichzelf nog geen misdrijf uitmaakt.

voerde produkt reeds volstaan om het voor een strafbare deelneming vereiste opzet uit te sluiten en in het verlengde hiervan zijn strafrechtelijke verantwoordelijkheid (zie hierna § 2 - dwaling of onwetendheid), zonder beroep te moeten doen op de restrictieve schulduitsluitingsgrond van de overmacht.

§ 2. DWALING OF ONWETENDHEID

A. Algemene situering

In tegenstelling tot de overmacht of de dwang is de **dwaling** en de **onwetendheid** niet uitdrukkelijk voorgeschreven in het Belgisch Strafwetboek, maar vormen ze *buitenwettelijke schulduitsluitingsgronden* die door rechtspraak en rechtsleer zijn gecreëerd en ontwikkeld. Naar de bewoordingen van het -in de strafrechtsdoctrine vaak aangehaalde- arrest ROMAIN dd. 6 oktober 1952 van het Hof van Cassatie, is de onoverkomelijke dwaling of dito onwetendheid een schulduitsluitingsgrond overeenkomstig een algemeen strafrechtelijk beginsel, waarvan in artikel 71 Sw. toepassing wordt gemaakt⁹⁸⁶.

Uit het arrest ROMAIN blijkt tevens dat -ditmaal in gelijkenis met de overmacht- het voor de schulduitsluitingsgrond van de dwaling of onwetendheid niet relevant is of de toepasselijke misdrijfbepaling wordt voorgeschreven

⁹⁸⁶. Cass., 6 oktober 1952, *Arr.Cass.*, 1953, 35, *Pas.*, 1953, I, 37; tevens in latere arresten, bv. Cass., 13 juni 1980, *Arr.Cass.*, 1979-80, 1277; Cass., 12 februari 1985, *Arr.Cass.*, 1984-85, 802 (de drie geciteerde arresten gebruiken wel de term rechtvaardigingsgrond); DE NAUW, A., *Syllabus*, 1992, 126; TULKENS, FR. en VAN DE KERCHOVE, M., *o.c.*, 1991, 241.

In het voorontwerp van Belgisch Strafwetboek (1985) van Koninklijk Commissaris LEGROS wordt de dwaling uitdrukkelijk in de wet voorgeschreven (de artikelen 11-13). Het Duitse (§ 17 - § 18 StGB), Spaanse (artikel 6bis, a Código Penal) en Italiaanse (artikel 5 en 47-48 Codice Penale) Strafwetboek bepaalt eveneens expliciet de dwaling, zoals ook het nieuwe Franse Strafwetboek (artikel 122-3 N.C.P./ inwerkingtreding op 1 september 1993). Voordien bevatte de Franse Code Pénal geen bepaling inzake dwaling (SOYER, J.C., *Droit pénal et procédure pénale*, 1992, nr. 175, p. 106), zoals evenmin het Nederlandse Wetboek van Strafrecht (STRIJARDS, G.A.M., *Hoofdstukken van materieel strafrecht*, 1992, 293). Zie tevens voor een overzicht inzake de dwaling in andere buitenlandse strafwetboeken: VERHAEGEN, J., "La définition de l'intention coupable dans les codes pénaux modernes", *Liber Amicorum F. Dumon*, 1983, (527), 532-533 en "L'erreur non invincible de fait et ses effets en droit pénal belge", *R.D.P.*, 1989, (17), 18.

in het gemeenrechtelijk dan wel in het bijzonder strafrecht⁹⁸⁷. Conform het scharnierartikel 100 Sw. zijn inderdaad -behoudens andersluidende bepalingen- de algemene beginselen van het gemeenrechtelijk strafrecht -waaronder ongetwijfeld de schulditsluitingsgrond van de dwaling en de onwetendheid- toepasselijk op de misdrijven omschreven in het bijzonder strafrecht, waartoe het transportstrafrecht behoort. De mogelijkheid van het exceptioneel invoeren van andersluidende commune strafrechtsvoorschriften (bijvoorbeeld aangaande de dwaling of de onwetendheid) vervalt bijkomend in het geregionaliseerd Belgisch strafrecht (bijvoorbeeld in de afvalmaterie), in welk domein de decretale strafwetgever luidens de jurisprudentie van het Arbitragehof gewoon niet mag afwijken van de algemene beginselen van het gemeenrechtelijk strafrecht⁹⁸⁸.

In geval van dwaling of onwetendheid, weet de dader niet dat hij een misdrijf begaat; hij dwaalt of is onwetend aangaande de door hem gepleegde reële inbreuk op het gemeenrechtelijk of bijzonder (transport)strafrecht. STRIJARDS omschrijft de dwaling als een *cognitief negativum*; iets wat je zou kunnen weten, weet je niet⁹⁸⁹.

De dwaling veronderstelt een verkeerd begrip, de onwetendheid een volledige afwezigheid van elk begrip, omtrent het strafonwettelijk en wederrechtelijk karakter van de gepleegde feiten (zijnde de *rechtsdwaling* of *rechtsonwetendheid* - *error iuris*) of omtrent de feiten zelf (zijnde de *feitelijke*

⁹⁸⁷. Reeds in één van de eerste arresten waarin het Hof van Cassatie algemeen de mogelijkheid aanvaardde voor een rechtsdwaling op voorwaarde van het onoverwinbaar karakter, werd uitdrukkelijk mede de dwaling nopens de zin of de draagwijdte van reglementen ter uitvoering van een wet vermeldt (zie Cass., 20 januari 1943, Arr.Cass., 1943, 9, Pas., 1943, I, 28; betreft een bijzondere strafwetgeving inzake het slachten, verkopen en vervoeren van slachtvee en vlees). Zie tevens de arresten die de onoverwinnelijke dwaling aanvaardden in de bijzondere strafrechtsmaterie van douane en accijnzen (bv. Cass., 17 januari 1949, Arr.Cass., 1949, 29; Cass., 23 januari 1950, Arr.Cass., 1950, 323; Cass., 27 januari 1969, Arr.Cass., 1969, 509; Cass., 25 januari 1972, Arr.Cass., 1972, 508). De onoverkomelijke dwaling geldt ook voor onopzettelijke misdrijven (Cass., 10 januari 1955, Arr.Cass., 1955, 349; Cass., 27 januari 1969, gecit.) en voor zogenaamde contraventionele wanbedrijven (Brussel, 19 december 1984, J.T.T., 1985, 49). Tevens: BOSLY, H.D., Les sanctions en droit pénal social belge, 1979, 61-62; DE NAUW, A., Syllabus, 1992, 127.

⁹⁸⁸. Zie supra De functie van het gemeenrechtelijk strafrecht - De toepasselijkheid van de algemene beginselen van het gemeenrechtelijk strafrecht-; tevens specifiek op het vlak van de dwaling in het milieustrafrecht: FAURE, M., "De onoverkomelijke rechtsdwaling in milieustrafzaken", R.W., 1991-92, (937), 939, nr. 5.

⁹⁸⁹. STRIJARDS, G.A.M., Strafuitsluitingsgronden, 1987, 100 en Hoofdstukken van materieel strafrecht, 1992, 281.

dwaling of feitelijke onwetendheid - error facti). In geval van rechtsdwaling of rechtsonwetendheid weet dus de dader goed wat hij gedaan of nagelaten heeft, doch hij vergist zich omtrent het strafrechtelijk verboden of geboden karakter van zijn gedraging (m.a.w. omtrent de inhoud van de toepasselijke (transport)strafwet, die hij niet kent of foutief interpreteert), terwijl bij een dwaling of onwetendheid omtrent de feiten de dader wel kennis heeft van wat de strafrechtsvoorschriften verbieden of gebieden, maar niet weet dat hij dit strafrechtelijk verbod of gebod in feite overtreedt⁹⁹⁰.

De dwaling en onwetendheid verschillen enkel inhoudelijk (foutief begrip en afwezigheid van begrip) en zijn wat de door het strafrecht bepaalde voorwaarden en gevolgen betreft, met elkaar gelijk te stellen. Wanneer we hierna enkel de dwaling vermelden, geldt alzo dezelfde regeling voor de onwetendheid.

B. Toepassingsvoorwaarden

(1) De rechtsdwaling

Sinds 1946 aanvaardt het Belgische Hof van Cassatie de rechtsdwaling of de rechtsonwetendheid op voorwaarde dat deze dwaling of onwetendheid in gevolge bepaalde omstandigheden van *onoverkomelijke of onoverwinnelijke* aard is⁹⁹¹. Voordien heeft de jurisprudentie zich zeer strict gehouden aan

⁹⁹⁰. Zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., O.C., nrs. 492 en 497. Wanneer dan de beklaagden wisten dat hun optreden wettelijk niet toegelaten was, kan de strafrechter niet beslissen dat zij gehandeld hebben op grond van een verschoonbare dwaling omtrent het wederrechtelijk karakter van hun handelingen (Cass., 27 maart 1990, Arr.Cass., 1989-90, 995).

⁹⁹¹. In het genaamde *economische collaboratie-arrest* werd voor de eerste maal de toepassing van de figuur van de onoverwinnelijke rechtsdwaling aanvaard (Cass., 10 juli 1946, Arr.Cass., 1946, 269, Pas., 1946, I, 293, met concl. Adv.Gen. R. JANSSENS DE BISTHOVEN, J.T., 406, R.D.P., 1946-47, 83; bevestigd voor gelijkaardige feiten in Cass., 26 april 1948, Arr.Cass., 1948, 238, Pas., 1948, I, 277). Het zij opgemerkt dat het Hof van Cassatie reeds in enkele arresten die dateren van juist vóór het economische collaboratie-arrest, het standpunt had ingenomen dat een rechtsdwaling de strafrechtelijke verantwoordelijkheid kan uitsluiten op voorwaarde dat deze onoverwinbaar of onoverkomelijk is; doch in geen van deze gevallen werd vervolgens de onoverwinnelijke dwaling in concreto aanvaard (zie Cass., 17 september 1940, Arr.Cass., 1940, 79, Pas., 1940, I, 218; Cass., 20 januari 1943, Arr.Cass., 1943, 9, Pas., 1943, I, 28 -zoals reeds in een hogere

het beginsel dat "ieder geacht wordt de wet te kennen" (*nemo ius ignorare censetur*), met de niet-aanvaarding van de rechtsdwaling of rechtsonwetendheid als schulditsluitingsgrond tot gevolg⁹⁹².

De in concreto vervulling van deze voorwaarde van onoverkomelijkheid of onoverwinnelijkheid van de dwaling of onwetendheid is een feitenkwestie en betekent dat uit de aangevoerde omstandigheden kan worden afgeleid dat de beklaagde gehandeld heeft zoals *ieder redelijk en voorzichtig persoon in dezelfde omstandigheden* zou gedaan hebben⁹⁹³. In tegenstelling tot de schulditsluitingsgrond van de overmacht waar een subjectief criterium wordt gehanteerd om het "onweerstaanbare" karakter van de dwang te beoordelen, wordt dus bij de rechtsdwaling een objectieve maatstaf aangewend⁹⁹⁴.

Uit deze strenge voorwaarde van het "onoverkomelijk" karakter van de rechtsdwaling volgt zeer duidelijk dat de enkele bewering van de beklaagde dat hij niet wist dat de door hem verrichte gedraging strafbaar was (het zogenaamd "ik wist het niet-argument"), geenszins een schulditsluiting tot gevolg kan hebben. Herhaaldelijk wordt in de rechtspraak beklemtoond dat de goede trouw op zichzelf geen strafrechtelijke schulditsluitingsgrond oplevert⁹⁹⁵. Indien het ingewikkeld karakter van de toepasselijke bijzondere

voetnoot geciteerd vermeldt dit arrest zelfs uitdrukkelijk de onoverwinbare dwaling nopens de zin en de draagwijdte van de reglementen ter uitvoering van een bijzondere strafwet-; tevens: Cass., 15 januari 1946, Arr.Cass., 1946, 22, Pas., 1946, I, 23).

In de zeer recente Belgische strafrechtswetgeving werden twee uitgebreide studies gewijd aan deze rechtsfiguur van de rechtsdwaling: zie DE SMET, B., "De onoverkomelijke rechtsdwaling als wapen tegen overregulering en artificiële incriminaties", R.W., 1992-93, 1288-1295; FAURE, M. "De onoverkomelijke rechtsdwaling in milieustrafzaken", R.W., 1991-92, 937-950.

⁹⁹². Zie bv. Cass., 31 januari 1898, Pas., 1898, I, 77, met concl. Adv. Gen. BOSCH (het onderscheid tussen de feitelijke en de rechtsdwaling is luidens dit arrest essentieel, aangezien enkel de feitelijke dwaling de schuldigheid kan uitsluiten).

⁹⁹³. Vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie; zie o.m.: Cass., 7 december 1977, Arr.Cass., 1978, 416, R.D.P., 1978, 340; Cass., 17 mei 1978, Arr.Cass., 1978, 1096; Cass., 20 april 1982, Arr.Cass., 1981-82, 1009, R.W., 1983-84, 2919; Cass., 27 maart 1984, Arr.Cass., 1983-84, 976, R.W., 1984-85, 1090; Cass., 14 januari 1987, Arr.Cass., 1986-87, 608, R.D.P., 1987, 375; Cass., 19 mei 1987, Arr.Cass., 1986-87, 1270, R.W., 1987-88, 675, met noot VERSTRAETEN, R.; Cass., 15 november 1988, Arr.Cass., 1988-89, 306; Cass., 7 mei 1991, Arr.Cass., 1990-91, 903.

⁹⁹⁴. VAN DEN WYNGAERT, C., O.C., I, 288.

⁹⁹⁵. O.m.: Cass., 17 juni 1974, Arr.Cass., 1974, 1134; Cass., 8 september 1982, Arr.Cass., 1982-83, 37; Cass., 12 februari 1985, Arr.Cass., 1984-85, 802; Cass., 6 februari 1987, Arr.Cass., 1986-87, 753. Raadpleeg inzake de werking van de goede trouw in het strafrecht: DE NAUW, A., "La bonne foi

strafwetgeving de beklaagde niet toelaat om op eigen krachten zijn penaal gesanctioneerde plichten te kennen, dient hij normalerwijze informatie in te winnen bij een deskundige derde⁹⁹⁶.

Het typevoorbeeld van een strafcasus waarin rechtsdwaling wordt ingeroepen, betreft nu juist een strafwetschendende gedraging die afgestemd was op een verkeerd advies vanwege een bevoegd persoon of dienst over de preciese inhoud van een strafwettelijke bepaling⁹⁹⁷. Op dit punt heeft het Hof van Cassatie herhaaldelijk opgemerkt dat de enkele vaststelling dat de beklaagde slecht werd geadviseerd, zelfs door een geschikt persoon niet voldoende is om te besluiten tot de onoverkomelijke rechtsdwaling⁹⁹⁸. Ook bij het verkrijgen van een dergelijk advies moet uit de concrete omstandigheden afleidbaar zijn dat de beklaagde heeft gehandeld zoals ieder redelijk en voorzichtig persoon zou gedaan hebben. Wanneer dus de beklaagde dezelfde inspanningen heeft geleverd als zijn verstandige (en denkbeeldige) dubbeltwanger, om de betekenis en draagwijdte van de (vervoer)strafwet te kennen - hij is m.a.w. zijn informatievergaringsplicht op een algemeen zorgvuldige wijze nagekomen-, treft hem geen schuld en kan de materiële inbreuk op de (transport)strafwet hem niet verweten worden. De Belgische rechtspraak en rechtsleer kent vrij algemeen een onoverwinnelijk karakter toe aan de rechtsdwaling die het gevolg is van een verkeerd advies of een onwettige vergunning vanwege de bevoegde administratieve overheid, zij het een lagere of hogere overheid en ongeacht de bijzondere strafrechtsmaterie waarop de

dans les relations entre l'état et les particuliers en droit pénal", R.D.P., 1992, 815 e.v.

⁹⁹⁶. FAURE, M., "l.c.", R.W., 1991-92, 942; zie tevens voor de beoordeling van het onoverwinnelijk karakter van een dwaling vanuit het gegeven van het complex karakter van het toepasselijk bijzonder strafrecht, infra punt (3).

⁹⁹⁷. Zie hierover uitgebreid: ARNOU, P., "Verkeerd advies als grond voor onoverwinnelijke dwaling", R.W., 1983-84, 2782-2785; DE SMET, B., "l.c.", R.W., 1992-93, 1291-1294; FAURE, M., "l.c.", R.W., 1991-92, 942-944; VERSTRAETEN, R., "De beoordeling van de onoverwinnelijke dwaling door de rechter", R.W., 1987-88, 676.

⁹⁹⁸. Zie Cass., 29 november 1976, Arr.Cass., 1977, 359, R.D.P., 1976-77, 527, met noot R.S. (advies van advocaat); Cass., 20 april 1982, Arr.Cass., 1981-82, 1009, R.W., 1983-84, 2919 (advies van aannemer en architect); Cass., 19 mei 1987, Arr.Cass., 1986-87, 1270, R.W., 1987-88, 675, met noot VERSTRAETEN, R. (advies van notaris); Cass., 7 mei 1991, Arr.Cass., 1990-91, 903; in dezelfde zin Antwerpen, 17 mei 1989, R.W., 1990-91, 473, met noot. Zie voor de preciese motiveringsverplichting in hoofde van de strafrechter bij de beoordeling van een onoverwinnelijke rechtsdwaling: VERSTRAETEN, R., "l.c.", R.W., 1987-88, 676, nr. 4.

foutieve administratieve interventie betrekking heeft⁹⁹⁹. Ook het verkeerd advies uitgaande van particuliere personen of instellingen kan resulteren in een schulduitsluitende rechtsdwaling¹⁰⁰⁰.

De vervoerder die bijvoorbeeld bij een interpretatie van een in de transportstrafwetgeving voorgeschreven uitzonderingsgeval door de bevoegde administratieve dienst van het ministerie van verkeerswezen (bestuur van het vervoer) verkeerd werd ingelicht dat zijn vervoeractiviteit niet onderworpen is aan de strafrechtelijk gesanctioneerde vergunningsplicht of de A.D.R.-transporteur die een foutief advies verkrijgt van de bevoegde overheidsdienst over de materiële of territoriale draagwijdte van een specifieke transportnorm uit de A.D.R.-reglementering, zou dan -in normale feitelijke omstandigheden- met succes een beroep moeten kunnen doen op de figuur van de onoverwinnelijke rechtsdwaling in geval hij voor de gepleegde (materiële) inbreuk op de transportwet strafrechtelijk wordt vervolgd. Wanneer de transporteur een dergelijk advies nauwgezet naleeft en dus zijn transportgedraging conformeert met dit advies, zal hij zich vermoedelijk gedragen hebben zoals ieder redelijk en voorzichtig vervoerder zou gedaan hebben en is de voor het transportmisdrijf vereiste schuld niet gerealiseerd. Indien de bevoegde ministeriële dienst per hypothese een onwettige (algemene of bijzondere) transportvergunning zou hebben afgegeven -vanzelfsprekend zonder medeweten van de betrokken vervoerder-, en de vervoerder vervolgens overeenkomstig de afgeleverde vergunning een wegtransport heeft uitgevoerd, lijkt ons de aanwezigheid van een onoverkomelijke rechtsdwaling eveneens moeilijk vatbaar voor betwisting. Het materieel bestanddeel van het transportmisdrijf zal dan zeker gerealiseerd zijn -met name een wegvervoer van goederen zonder een (geldige) transportvergunning-, doch het noodzakelijk moreel misdrijfelement wordt uitgesloten bij het (terecht) aanvaarden van een onoverkomelijke rechtsdwaling. Dat desgevallend het foutief transportadvies niet afkomstig is van een bevoegde overheidsdienst, maar werd verstrekt door een competente particuliere instelling of persoon (bv. een onderzoekscentrum voor de wegvervoerssector, een beroepsvereniging voor wegtransporteurs of een advocaat) sluit geenszins de mogelijkheid uit om

⁹⁹⁹. Zie ARNOU, P., "l.c.", R.W., 1983-84, k. 2783-2784, nrs. 5-7; FAURE, M., "l.c.", R.W., 1991-92, 943-944 (verkeerd advies) en 947-948 (onwettige vergunning).

¹⁰⁰⁰. Zie ARNOU, P., "l.c.", R.W., 1983-84, k. 2784-2785, nrs. 12-13 en "Wetenschappelijke expertise en onoverwinnelijke dwaling", R.W., 1985-86, 1230-1231; DE SMET, B., "l.c.", R.W., 1992-93, 1292-1293; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., O.C., nr. 495.

een beroep te doen op de onoverkomelijke rechtsdwaling, ook niet indien het advies een materie betreft waarover een toegankelijke overheidsdienst eveneens inlichtingen verschaft. Wanneer iedere redelijke en vooruitziende vervoerder in dergelijke omstandigheden zou gedwaald hebben, ontbreekt het vereiste schuldelement van het transportmisdrijf. Dit zal bijvoorbeeld naar onze mening -algemeen bekeken- het geval zijn indien een in de wegtransportmaterie gespecialiseerde particuliere instelling een precies, ondubbelzinnig en volledig advies geeft over een niet-alledaags transportitem; de bonus ac diligens transportator zal dan ons inziens zeker vertrouwen mogen hebben in de correctheid van het gegeven advies. Ook de bestuurder kan bij een vervoer van goederen door de werkgever-vervoerder in onoverwinnelijke dwaling gebracht worden, wanneer zijn werkgever verklaard heeft dat de afgegeven fiscale documenten geldig waren¹⁰⁰¹.

Indien echter de administratieve of particuliere adviesverlener de transportbeklaagde achteraf op de hoogte brengt van het onjuist karakter van het uitgebrachte advies, bevindt de beklaagde zich niet meer in een situatie van onoverwinnelijke rechtsdwaling voor de onregelmatige transportgedragingen die vanaf het moment van kennisgeving worden verricht¹⁰⁰². Na het verstrijken van de geldingstermijn van de onwettig afgeleverde tijdelijke transportvergunning, kan evenmin nog een schulduitsluitende rechtsdwaling bestaan¹⁰⁰³.

Dat er een (manifest) verschil bestaat in de aard en frekwentie van de controle- en vervolgingsaktiviteit voor bepaalde transportmisdrijven tussen de verschillende Belgische gerechtelijke arrondissementen -we denken

¹⁰⁰¹. Cass., 19 december 1949, Arr.Cass., 1950, 241, Pas., 1950, I, 263.

¹⁰⁰². Zie algemeen bv. Cass., 19 november 1973, Arr.Cass., 1974, 317 (verzoek van de administratie tot stopzetting van een onwettelijke exploitatie van een slijterij van gegiste dranken). Tevens voor het ongeldig verklaren van de afgeleverde vergunning: Cass., 27 maart 1984, Arr.Cass., 1983-84, 976; Cass., 24 mei 1989, Arr.Cass., 1988-89, 1112 (deze twee arresten betreffen het meedelen van een uitspraak van de Raad van State waarin een bouw- en exploitatievergunning nietig werd verklaard; de betrokkene kan dan niet langer in de mening verkeren dat hij geen onregelmatige toestand heeft doen ontstaan). Vanaf het ogenblik van kennisgeving geldt zodoende de rechtsdwaling niet meer voor het voortdurend misdrijf dat continueert of voor het opnieuw gepleegd aflopend misdrijf (zie tevens in geval een onwettige vergunning werd afgegeven: FAURE, M., "l.c.", R.W., 1991-92, 948).

¹⁰⁰³. Zie bv. Cass., 2 december 1974, Arr.Cass., 1975, 386 (geen onoverkomelijke dwaling ten gevolge van een door een burgemeester afgeleverde stationeringsvergunning waarvan de geldingstermijn reeds ten einde was).

bijvoorbeeld aan de weg- en bedrijfscontrole en strafvervolgning voor de inbreuken op de EEG-rij- en rusttijdenreglementering-, kan normalerwijze geen aanleiding geven tot een onoverkomelijke rechtsdwaling. De rechtsleer omschrijft dit fenomeen van het niet-ingrijpen als een "gedogen" vanwege de controle- en strafvervolgende overheid¹⁰⁰⁴. Een dergelijke dwaling kan zich wel voordoen bij een veralgemeende niet-toepassing van de strafwet gedurende een langere periode¹⁰⁰⁵.

De vrij strenge houding van de rechtspraak ten aanzien van de onoverkomelijke rechtsdwaling en rechtsonwetendheid kan tot slot geïllustreerd worden met een casus waarin deze onoverkomelijke dwaling niet werd aanvaard voor de beklaagde die zich op bepaalde vermeldingen van zijn rijbewijs (de diverse categorie-indelingen) had gebaseerd om een sleep (voertuig met aanhangwagen) om de openbare weg te besturen in strijd met de voorschriften uit de wegverkeersreglementering¹⁰⁰⁶.

¹⁰⁰⁴. Zie hierover: FAURE, M. "l.c.", *R.W.*, 1991-92, 944-946 en "De gevolgen van een "administratieve afhankelijkheid" van het milieustrafrecht: een inventarisatie van knelpunten", in Zorgen van heden. Opstellen over het milieustrafrecht in theorie en praktijk, FAURE, M.G., OUDIJK, J.C. en SCHAFFMEISTER, D., 1991, (91), 137-148.

¹⁰⁰⁵. Zie bv. Cass., 9 december 1981, *Arr.Cass.*, 1981-82, 491 (betreft handelsreclame uitgezonden door televisie en kabeltelevisie); Brussel, 30 juni 1983, *J.T.*, 1983, 522 (betreft het gemeenrechtelijk misdrijf van vruchtafdrijving). Zie tevens: Cass., 15 november 1988, *Arr.Cass.*, 1988-89, 306 (de vaststelling dat bepaalde leden van het openbaar ministerie geen strafvervolgning instellen, sluit niet in dat dit de houding is van het openbaar ministerie in het algemeen, zodat daaruit geen onoverwinnelijke dwaling kan worden afgeleid). Voor het sociaal strafrecht: BOSLY, H.D., "Tien jaar sociaal strafrecht 1971-1981. Studie van wetgeving en rechtspraak", in Sociaal strafrecht, 1984, (87), 122, nr. 48.

¹⁰⁰⁶. Cass., 8 juni 1976, *Arr.Cass.*, 1976, 1122 (luidens de in cassatie bestreden uitspraak is het rijbewijs slechts een summier controledocument dat de meest voorkomende gevallen inhoudt). Persoonlijk zijn we de mening toegedaan dat een onoverkomelijke dwaling zeker mogelijk moet zijn als men de gegevens van een officieel overheidsdocument naleest en vervolgens opvolgt (bv. bepaalde transport- of voertuigdocumenten), zelfs wanneer dit document niet elke mogelijke hypothese dekt. Supra in afdeling 2 hebben we bij de inhoudelijke toelichting van de penale schuldvorm van de onachtzaamheid (culpa) reeds benadrukt dat de bonus pater familias niet een onfeilbaar burger of een perfect iemand is. In geval het overheidsdocument echter expliciet aangeeft dat niet alle of slechts de meest courante gevallen worden beschreven, kan er normaliter geen ruimte meer zijn voor een onoverkomelijke rechtsdwaling.

(2) *De feitelijke dwaling*

De dwaling of onwetenheid omtrent de feitelijke omstandigheden die de gedraging strafbaar maken, werd reeds vanaf de inwerkingtreding van het Belgisch Strafwetboek -onder zekere voorwaarden- in rechtspraak en rechtsleer aanvaard. Hierbij dient een essentieel onderscheid te worden gemaakt tussen de twee mogelijke strafrechtelijke schuldvormen, het opzet en de onachtzaamheid¹⁰⁰⁷. We zouden dan ook kunnen spreken van een *opzetuitsluitende feitelijke dwaling* en een *culpa-uitsluitende feitelijke dwaling*¹⁰⁰⁸.

(I) In geval de schuldvorm van het **opzet** vereist is voor het globale misdrijf, voor een welbepaald delictsbestanddeel of voor een verzwarende omstandigheid, zal de *loutere feitelijke dwaling of onwetendheid* zonder bijkomende voorwaarden reeds het opzet wegnemen (of meer precies een noodzakelijk onderdeel van het vereiste kenniscomponent van de opzetvorm wegnemen¹⁰⁰⁹) en zo een constitutief misdrijfbestanddeel of een verzwarende omstandigheid uitschakelen¹⁰¹⁰. De opzetuitsluitende feitelijke dwaling dient

¹⁰⁰⁷. Zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nrs. 498-499; HAUS, J.J., o.c., I, 1879, nr. 300 en 714; HENNAU, C. en VERHAEGEN, J., o.c., nrs. 354-356 en 393; RUBBRECHT, J., o.c., 146-147; STEFANI, G., LEVASSEUR, G. en BOULOC, B., Droit pénal général, 1984, 12ed., 385-388; PRADEL, J., Droit pénal général, 1992, 8ed., nrs. 479-482; TROUSSE, P.E., o.c., I, 1, nr. 2578; VERHAEGEN, J., "L'erreur non invincible de fait et ses effets en droit pénal belge", R.D.P., 1989, 17-27.

¹⁰⁰⁸. In zijn Nederlands proefschrift gebruikt STRIJARDS de beide termen van een opzetuitsluitende en een culpa-uitsluitende dwaling (zie STRIJARDS, G.A.M., Facetten van dwaling in het strafrecht, 1983, 105 e.v. en 316). Ook in zijn latere handboeken maakt hij ten aanzien van de doleuze delicten gewag van de term opzetuitsluitende dwaling (zie o.c., 1987, 102 en o.c., 1992, 283).

¹⁰⁰⁹. Het kenniscomponent van de schuldvorm van opzet ("wetens") is van tweeledige aard. Enerzijds dient de dader kennis te hebben van het overtreden strafrechtsvoorschrift -op dit onderdeel van het kenniscomponent heeft de rechtswdwaling of rechtsonwetendheid betrekking- en anderzijds moet de dader de feitelijke elementen of kenmerken van zijn gedraging kennen die de inbreuk op de strafwet veroorzaken -hierop slaat de feitelijke dwaling of dito onwetendheid (zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nr. 421; tevens HAUS, J.J., o.c., nr. 300).

¹⁰¹⁰. Cf. Cass., 8 september 1982, Arr.Cass., 1982-83, 37 (voor een misdrijf dat enkel strafbaar is met opzet -in casu een stedbouwsmisdrijfsluit de goede trouw die gegrond is op het bestaan van een niet-opzettelijke fout (een loutere onvoorzichtigheid), dit misdrijf uit). In bepaalde arresten heeft het Hof van Cassatie echter de voorwaarde van de onoverkomelijkheid doorgetrokken tot de feitelijke dwaling bij opzettelijke misdrijven (zie de kritische bespreking door VERHAEGEN, J., "l.c.", R.D.P., 1989, 19-22).

Ook de gezaghebbende Franse strafrechtsdoctrine beklemt toont dat de

zodoende niet onoverkomelijk of onoverwinbaar te zijn.

Ook wanneer de transportgedraging wordt gekwalificeerd als een *strafbare deelneming* aan een door een derde gepleegd hoofdmisdrijf -bijvoorbeeld een vervoer van afvalstoffen in het kader van een met de milieustrafwet strijdige afvaloperatie¹⁰¹¹, vereist de strafbaarheid van de materiële deelnemingsdaad (mededaderschap of medeplichtigheid) een opzet in hoofde van de vervoerder¹⁰¹², zodat de feitelijke dwaling of onwetendheid een "opzettelijke" participatiegedraging van de vervoerder zal verhinderen met als resultaat dat de vervoerder strafrechtelijk niet verantwoordelijk kan worden gesteld op basis van een deelnemingsconstructie. Het zij hierbij opgemerkt dat het niet gaat om een rechtsdwaling -of onwetendheid, dat het aldus niet een afwezigheid van kennis betreft omtrent het bestaan of de inhoud van sommige bepalingen uit het gemeenrechtelijk en bijzonder strafrecht -de voorwaarde van de onoverkomelijkheid mag dan ook niet gesteld worden (!), zodat dit niet steeds eenvoudig te maken onderscheid tussen de twee dwalingsvarianten (de *error iuris* en *facti*) verregaande gevolgen heeft-, maar dat de vervoerder heeft gedwaald over de feitelijke kenmerken van zijn transportgedraging. De vervoerder wist bijvoorbeeld bij de uitvoering van een afvaltransport niet dat de lading of vracht bestond uit afvalstoffen of desgevallend uit welbepaalde afvalstoffen (bv. gevaarlijke of giftige stoffen) of dat hij niet op de hoogte was van het feit dat de op-

feitelijke dwaling -zonder onoverwinnelijk te zijn- schulduitsluitend werkt bij opzettelijke misdrijven (zie bv. DECOCQ, A., Droit pénal général, 1971, 209-211; MERLE, R. en VITU, A., Traite de droit criminel. Droit pénal général, 1984, 5ed., nr. 544; PRADEL, J., o.c., 1992, 8ed., nr. 480; STEFANI, G., LEVASSEUR, G. en BOULOC, B., o.c., 12ed., nr. 382). Eenzelfde stelling is terug te vinden in het Nederlandse strafrecht (zie bv. NIEBOER, W., Materieel strafrecht, 1991, 270; STRIJARDS, G.A.M., o.c., 1992, 282-283). Tot slot is het interessant te vermelden dat naar de opvatting van de bekende Duitse penalist JESCHECK de schulduitsluitende werking van de niet-onoverkomelijke feitelijke dwaling ten aanzien van de opzettelijke misdrijven een fundamenteel beginsel uitmaakt, dat op duidelijke wijze in het Strafwetboek moet zijn ingeschreven (zie VERHAEGEN, J., Ann.Dr.Louv., 1986, 300 en R.D.P., 1989, 24).

¹⁰¹¹. We geven herhaaldelijk het voorbeeld van de vervoerder als potentiële strafbare deelnemer aan door derden gepleegde afvalmisdrijven, aangezien in de strafrechtspraktijk wordt vastgesteld dat de vervolging van de vervoerder bij grote afvalzaken vaak in deze hoedanigheid geschiedt (zie FAURE, M., o.c., 1992, 73).

¹⁰¹². Zie voor de vereiste van opzet bij strafbare deelneming o.m.: Cass., 6 maart 1950, Arr.Cass., 1950, 443; Cass., 16 april 1980, Arr.Cass., 1979-80, 1024; Cass., 28 mei 1985, Arr.Cass., 1984-85, 1338; Cass., 9 december 1986, Arr.Cass., 1986-87, 472, R.W., 1987-88, 856, met noot DE SWAEF, M.

drachtgever en/of bestemming van het afvaltransport de toepasselijke milieustrafwetten niet hebben nageleefd (bv. op het vlak van een vergunningsplicht)¹⁰¹³.

(II) Bij de schuldvereiste van de **onachtzaamheid** kan uiteraard de loutere dwaling of gewone onwetendheid geen schulduitsluitende werking verkrijgen, aangezien een dergelijke psychische toestand mede de inhoud van deze schuldvorm bepaalt. Voor de categorie van de onachtzaamheidsmisdrijven -waartoe het grootste gedeelte van de transportmisdrijven behoren- dient de feitelijke dwaling of de onwetendheid opnieuw van **onoverkomelijke of onoverwinnelijke** aard te zijn¹⁰¹⁴. Zulke onoverkomelijke feitelijke dwaling of onwetendheid zal dan de schuld door onachtzaamheid of culpa uitsluiten. Zoals bij de geobjectiveerde beoordeling van de rechtsdwaling, heeft ook de (culpa-uitsluitende) feitelijke dwaling of onwetendheid een onoverkomelijk karakter indien *ieder normaal vooruitziend persoon in dezelfde omstandigheden zou gedwaald hebben of zou onwetend geweest zijn*¹⁰¹⁵.

¹⁰¹³. Het in vorige voetnoot aangehaalde cassatie-arrest van 9 december 1986 preciseert inzake het kennis-element in hoofde van de deelnemer: "...dat het vereist is maar ook volstaat dat de deelnemer kennis heeft van alle omstandigheden die aan het feit, waaraan hij door zijn medewerking deelneemt, het kenmerk geven van een welbepaalde misdaad of een welbepaald wanbedrijf...

De feitelijke (en niet de juridisch gekwalificeerde) aard van het vervoerde goed of het feit dat zekere bij de vervoerovereenkomst betrokken partijen met hun afvalactiviteiten -materieel verbonden met de transportopdracht- in overtreding zijn met de milieustrafwet, maken alleszins omstandigheden uit die -conform de terminologie van het cassatiearrest- aan het hoofdfeit van de afvaloperatie het kenmerk verlenen van een welbepaald wanbedrijf uit het milieustrafrecht, zodat een afwezigheid van kennis omtrent deze feitelijke gegevens -m.a.w. een feitelijke dwaling of onwetendheid- in hoofde van de vervoerder het vereiste opzet uitsluit en leidt tot een niet-bestrafing in de strafrechtelijke hoedanigheid van deelnemer.

¹⁰¹⁴. Zie Cass., 15 februari 1954, Pas., 1954, I, 530; Cass., 20 april 1970, Arr.Cass., 1970, 767; Cass., 12 september 1978, Arr.Cass., 1979, 39; Cass., 6 november 1991, Arr.Cass., 1991-92, 220.

In toepassing van de door ons gevolgde doctrinale stelling die bij de feitelijke dwaling een belangrijk onderscheid maakt naar de vereiste penale schuldvorm, is dan ook het stellen van deze voorwaarde van de onoverkomelijkheid ten aanzien van de globale feitelijke dwaling (zie bv. zeer recent: DE SMET, B., "l.c.", R.W., 1992-93, 1289-1290) ongenueanceerd. Enkel de culpa-uitsluitende feitelijke dwaling dient onoverkomelijk te zijn, te onderscheiden van de opzetuitsluitende feitelijke dwaling.

¹⁰¹⁵. Zie Cass., 6 oktober 1952, Arr.Cass., 1953, 36; Cass., 10 januari 1955, Arr.Cass., 1955, 349; Cass., 15 december 1958, Arr.Cass., 1959, 328; Cass., 10 december 1986, Arr.Cass., 1986-87, 483; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., nr. 499; HAUS, J.J., o.c., I, 1879, I, nr. 714; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., o.c., I, 169; VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., o.c., II, nr. 808.

In geval de transportbeklaagde wel op de hoogte is van het bestaan en de juiste inhoud van zekere toepasselijke transportstrafnormen waarvoor de onachtzaamheid als penale schuldvorm volstaat (bijvoorbeeld voorschriften uit het algemeen technisch reglement van 15 maart 1968 of uit de A.D.R.-reglementering), maar in feite niet weet dat zijn vrachtwagen of sleep overladen is of dat hij welbepaalde gevaarlijke A.D.R.-goederen transporteert, kan diens dwaling of onwetendheid slechts een schulduitsluitende werking uitoefenen op voorwaarde dat de beklagde zich heeft gedragen als ieder normaal vooruitziend persoon, geplaatst in dezelfde omstandigheden. Zonder onoverkomelijkheid kan er dan geen sprake zijn van een culpa-uitsluitende feitelijke dwaling. Door het situeren van de abstracte referentiepersoon in dezelfde omstandigheden als waarin de beklagde heeft geopeerd, wordt het beoordelingscriterium in enige mate geconcretiseerd en zal onder meer rekening worden gehouden met de professionele hoedanigheid van de beklagde en zodoende met de gebruiken en gewoonten -al dan niet in het verlengde van bestaande wettelijke transportnormen- die de normaal vooruitziende professionele collega van de beklagde naleeft. Zo zal het bijvoorbeeld van belang zijn voor de beoordeling van een in concreto gemis aan feitelijke kennis omtrent de of bepaalde gevaarlijke kenmerken van de goederen bij een A.D.R.-transport, dat de vervoerder normalerwijze de gegevens over de aard van de gevaarlijke lading verkrijgt van de afzender van het transport¹⁰¹⁶.

¹⁰¹⁶. Zo moet luidens de strafrechtelijk gehandhaafde A.D.R.-reglementering de afzender de gegevens die moeten voorkomen op het vervoerdocument -waaronder de identificatie van het gevaarlijk goed-, schriftelijk meedelen aan de vervoerder (Rn. 2002 (3), Bijlage A van het A.D.R.-verdrag van 30 september 1957; DE BOUVER, Y., "La formation et l'information des participants aux transports de marchandises dangereuses", Eur.Vervoerr., 1991, 53; VANDENBERGEN, H., "Le transport des matières dangereuses", in Milieurecht - Recente ontwikkelingen, BOCKEN, H. (ed.), Deel I, 1988, 151). Wanneer de gevaarlijke goederen geladen worden bij de fabrikant of de handelaar zelf, heeft deze dezelfde informatieplicht als de afzender (artikel 3, lid 2 van het K.B. van 19 september 1991 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen).

Ook in het civielrechtelijk transportrecht legt het C.M.R.-verdrag van 19 mei 1956 een zekere informatieverplichting bij de afzender op het vlak van de gevaarlijke goederen (zie artikel 22 C.M.R.; PONET, F., De overeenkomst van internationaal wegvervoer CMR, 1986, 158-161; PUTZEYS, J., Le contrat de transport routier de marchandises, 1981, 275-276).

(3) *Het zelfde bonus ac diligens pater familias-criterium*

Het onoverkomelijk karakter van zowel de rechtsdwaling bij het opzettelijk en niet-opzettelijk vervoermisdrijf als de feitelijke dwaling bij het onachtzaamheidstransportmisdrijf wordt -zoals supra uiteengezet- door de jurisprudentie beoordeeld aan de hand van een meer objectief criterium, zijnde de gedraging van een "*redelijk en voorzichtig persoon geplaatst in dezelfde omstandigheden*". Dit criterium stemt inhoudelijk eigenlijk overeen met het civielrechtelijk "*bonus pater familias-criterium*", dat tevens de toetsingsnorm uitmaakt van de strafrechtelijke schuldvorm van de onachtzaamheid¹⁰¹⁷. Ook FAURE spreekt van een geconcretiseerde bonus pater familias-standaard bij de beoordeling van de strafrechtelijke rechtsdwaling¹⁰¹⁸. Indien de vervoerder of bestuurder in de hoedanigheid van transportbeklaagde aanvoert dat hij niet wist (in rechte of in feite) dat hij een transportmisdrijf pleegde -en het zal vaak in deze concrete vorm van een gehele of partiële onwetendheid zijn dat de culpa of de onachtzaamheid zich bij het transportmisdrijf manifesteert-, maar dat hij zich wel bij het verrichten van de globale vervoerhandeling gedragen heeft als een normaal zorgvuldig en omzichtig vervoerder of bestuurder ("*de bonus ac diligens transportator of autoraedarius*") -het gaat m.a.w. niet om een onzorgvuldige onwetendheid-, brengt hij een stelling naar voor die een weerlegging van de schuldvorm van de onachtzaamheid betekent (het constitutief moreel misdrijfelement) én die tegelijkertijd inhoudelijk neerkomt op de schulduitsluitingsgrond van de onoverkomelijke rechts- of feitelijke dwaling of dito onwetendheid. In een dergelijke specifieke hypothese -die naar onze mening vaak aan de orde zal zijn in een materie van bijzonder strafrecht- komen de afwezigheid van onachtzaamheid en de aanwezigheid van onoverkomelijke dwaling op een gelijke inhoudelijke hoogte. De dwaling moet dan niet gezien worden als een aan de wettelijke delictsomschrijving externe schulduitsluitingsgrond, maar als een wijze van weerlegging van het vereiste moreel misdrijfbestanddeel.

Het argument van het *zeer uitgebreid en gecompliceerd karakter* van

¹⁰¹⁷. Zie supra Afdeling 2 - § 1. Een verkenning van het strafrechtelijk schuldbegrip. Voor het overgrote gedeelte van de Belgische transportmisdrijven volstaat deze penale schuldvorm van de onachtzaamheid of culpa.

¹⁰¹⁸. Zie FAURE, M., "l.c.", R.W., 1991-92, 938-940.

Het argument van het zeer uitgebreid en gecompliceerd karakter van diverse onderdelen van de strafrechtelijk gehandhaafde transportreglementering kan op zichzelf nog geen grond opleveren om de concrete transportinbreuk op het ideële vlak onmiddellijk en rechtstreeks te laten conformeren met de gedraging van de bonus ac diligens pater familias, zodat deze omstandigheid als zodanig geen reden is om te besluiten tot een onoverkomelijke dwaling¹⁰¹⁹ én aldus tot uitsluiting of weerlegging van de onachtzaamheidsschuldvorm. De gedetailleerde en ontegensprekelijk ingewikkelde aard van de vigerende transportstrafwetgeving vormt naar onze mening wel een zeer relevant gegeven bij de globale toetsing van de vervoerhandeling aan de geconcretiseerde algemene zorgvuldigheidsnorm en zal alzo de in concreto beoordeling van de dwaling zeker mede beïnvloeden. Hoe duisterder de strafwet, hoe eerder rechtsdwaling van onoverkomelijke aard is¹⁰²⁰. Ook de bonus ac diligens pater familias-figuur zal namelijk ongetwijfeld te kampen hebben met de complexe structuur en dito inhoud van bepaalde, in een concrete vervoercasus geldende transportrechtsvoorschriften, zodat het in rechte zeker geoorloofd is om deze vaak -algemeen bestaande- problematische gesteldheid inzake het zoeken en kennen van de toepasselijke transportstrafwet als één van de toetsingselementen door te trekken tot de in concreto opererende vervoerder en/of bestuurder bij de (onregelmatige) uitvoering van een nationaal of internationaal wegtransport van goederen.

De ons inziens noodzakelijk door de wetgever door te voeren afslanking en vereenvoudiging van de bijzondere strafrechtsmaterie van het transportstrafrecht, zal dan beslist een modererende invloed uitoefenen op de straf-

¹⁰¹⁹. Zie voor het milieustrafrecht: FAURE, M., "l.c.", *R.W.*, 1991-92, 941-942. FAURE nuanceert zeer terecht het algemeen gezegde dat de milieuwetgeving ingewikkeld is. Enerzijds bevat deze wetgeving een aantal basisregels die relatief eenvoudig zijn en anderzijds dient men slechts de gedetailleerde reglementering te beheersen die betrekking heeft op de specifieke industriële activiteit die men uitoefent (FAURE, M., *ibid.*).

Dezelfde genuanceerde stelling geldt voor het transportstrafrecht. De fundamentele regel van bijvoorbeeld de transportvergunningsplicht voor een wegvervoer van zaken tegen een vergoeding is als zodanig in zijn beginselvorm vrij eenvoudig; dit neemt natuurlijk niet weg dat de toepassing van deze basisregel in een concrete transportcasus zeker een ingewikkeld karakter kan vertonen. Vervolgens dient bijvoorbeeld een vervoerder die gespecialiseerd is in transport van bepaalde A.D.R.-goederen uiteraard niet de gehele en ontegensprekelijk moeilijk toegankelijke wetgeving en reglementering aangaande alle negen A.D.R.-klassen te kennen. Deze tweede nuancering neemt eveneens niet weg dat zelfs de in concreto toe te passen transportvoorschriften uit een welbepaalde A.D.R.-gevaarsklasse verre van eenvoudig kunnen zijn.

¹⁰²⁰. Zie STRIJARDS, G.A.M., *o.c.*, 1992, 285.

rechterlijke toepassing van de rechtsfiguur van de onoverkomelijke rechtsdwaling¹⁰²¹.

¹⁰²¹. Met de recente voorstellen tot verdere regionalisering van het strafrecht slaat de nationale wetgever evenwel algemeen een tegenovergestelde weg in. In geval het strafrechtssluik van de zogenaamde "Sint Michielsakkoorden" van 28 september 1992 wordt aangenomen (met een aanzienlijke uitbreiding van de strafrechtelijke bevoegdheid van de federale wetgever), is het zeer te vermoeden dat de strafrechter (ons inziens terecht) een meer inschikkelijke houding zal aannemen bij de beoordeling van het onoverkomelijk karakter van de aangevoerde rechtsdwaling (zie in dezelfde zin DE SMET, B., "l.c.", R.W., 1992-93, 1295 in fine; MESSINE, J., TULKENS, FR. en VAN DEN WYNGAERT, C., "De Sint Michielsakkoorden en de federalisering van het strafrecht: een Belgenmop ?", Panopticon, 1993, 4).

HOOFDSTUK 4. HET MISDRIJFELEMENT VAN DE WEDERRECHTELIJKHEID

Inleiding

In het vorige hoofdstuk aangaande het moreel element van het transportmisdrijf hebben we betoogd dat de strafrechtelijke verantwoordelijkheid van de vervoerder, van de bestuurder en van een bij het transport betrokken derde als rechtstreekse adressaten van een Belgische transportnorm, niet enkel kan gefundeerd worden op de realisatie van *het materieel bestanddeel van een transportmisdrijf* omschreven in een Belgische nationale of regionale strafwet (desgevallend met rechtstreekse incorporatie van supranationale of internationale vervoerregels). Het bestaan van een strafrechtelijke verantwoordelijkheid wegens het plegen van een transportmisdrijf vereist namelijk tevens dat de in rechte aangesproken dader schuld heeft aan de verrichte vervoerhandeling. Hij dient als een schuldbekwaam persoon gehandeld te hebben overeenkomstig de door de strafwet (expliciet of impliciet) bepaalde schuldvorm van het opzet (dolus) of de onachtzaamheid (culpa). Bij ontstentenis van het vereiste *moreel bestanddeel van het transportmisdrijf*, wordt geen misdrijf gepleegd en kan geen strafrechtelijke verantwoordelijkheid tot stand komen.

Wanneer een vervoerhandeling dan de objectieve en (desgevallend impliciete) subjectieve misdrijfinhoud verwezenlijkt, *beantwoordt deze gedraging aan de voorwaarden van de specifieke delictsomschrijving uit een Belgische transportstrafwet*¹⁰²². Een Belgische vervoerder die bijvoorbeeld wetens en wilens of uit onachtzaamheid een vergunningsplichtig binnenlands transport van goederen tegen vergoeding over de weg in België uitvoert zonder voor het aangewende voertuig in het bezit te zijn van een nationale vervoervergunning, verricht een gedraging die beantwoordt aan de objectieve én de subjectieve delictsbestanddelen van een misdrijfomschrijving uit de trans-

¹⁰²². In de delictsstructuur van het Belgisch transportstrafrecht bestaat de gehele "wettelijke delictsomschrijving" dan hoofdzakelijk uit een algemene blanco-misdrijfnorm ("overtreding van de wet of van de uitvoeringsbesluiten van de wet"), waarvan de bijzondere objectieve delictsbestanddelen te vinden zijn in de reglementaire transportregels uit de uitvoeringsbesluiten en vaak mede in de vervoernormen uit de supranationale (EEG-verordeningen) of internationale (verdragen) wetteksten, terwijl de subjectieve delictsbestanddelen bij stilzwijgen van de wetgever door het gemeenrechtelijk strafrecht worden aangeduid (de schuldvorm van het opzet of van de onachtzaamheid; dit illustreert de omhulselfunctie van het algemeen gedeelte van het gemeenrechtelijk strafrecht).

portstrafwet van 1 augustus 1960¹⁰²³. Zo zal ook een nationaal vervoer in België van brandbare vloeistoffen uit de A.D.R.-gevaarsklasse 3, waarbij opzettelijk of wegens onzorgvuldigheid in de transporteenheid geen vervoerdocument aanwezig is waarin het gevaarlijk goed wordt geïdentificeerd op de stricte wijze zoals voorgeschreven door de strafrechtelijk gehandhaafde A.D.R.-reglementering, overeenstemmen met het materieel én het moreel bestanddeel van een A.D.R.-misdrijf dat (in blanco-termen) geïncrimineerd is in de wegverkeerswet van 16 maart 1968¹⁰²⁴.

Het beantwoorden aan de objectieve en subjectieve delictsvoorwaarden van een wettelijke delictsomschrijving is een noodzakelijke bestaansvoorwaarde van elk misdrijf, doch is op zich nog onvoldoende om het misdrijf te constitueren. Overeenkomstig de misdrijfleur uitgewerkt door de Leuvense strafrechtsschool is namelijk het bestaan van elk misdrijf (inclusief dus het transportmisdrijf) -in de specifieke kontekst van de rechtsvordering tot toepassing van straffen- afhankelijk van VIER constitutieve elementen. Het misdrijf wordt pas geconstitueerd door de aanwezigheid van *het materieel en moreel element*, in combinatie met *de elementen van de wederrechtelijkheid en de strafwaardigheid*¹⁰²⁵.

¹⁰²³. Met name de blanco-delictsomschrijving van artikel 10 § 1, 1e lid van de transportstrafwet van 1 augustus 1960, met inhoudelijke invulling vanuit:

enerzijds het transportrecht voor de *objectieve delictsinhoud* (het vergunningsbeginsel neergelegd in artikel 1 van deze wet, aangevuld met de reglementaire uitwerking in de artikelen 4 e.v. van het uitvoeringsbesluit van 25 november 1992, zie supra hoofdstuk 2, afdeling 1) en anderzijds het gemeenrechtelijk strafrecht voor de *subjectieve delictsinhoud* (minstens de schuldvorm van de onachtzaamheid of culpa overeenkomstig de zogenaamde klassieke leer inzake het schuldelement, zie supra hoofdstuk 3, afdeling 2).

¹⁰²⁴. Met name de blanco-delictsomschrijving van artikel 29, 2e lid van de wegverkeerswet van 16 maart 1968 (geselecteerd op basis van de strafrechtelijke verwijzingsregel uit artikel 9, 2° van het algemeen A.D.R.-besluit van 16 september 1991), met inhoudelijke invulling vanuit:

enerzijds het nationaal en internationaal transportrecht van gevaarlijke goederen voor de *objectieve delictsinhoud* (artikel 2 van het K.B. van 16 september 1991 en Rns. 2002 (3) en 2314 van bijlage A en Rn. 10.381 (1) van bijlage B van het A.D.R.-verdrag van 30 september 1957, zie supra hoofdstuk 2, afdeling 4) en

anderzijds het gemeenrechtelijk strafrecht voor de (*impliciete*) *subjectieve delictsinhoud* (minstens de schuldvorm van de onachtzaamheid of culpa overeenkomstig de zogenaamde klassieke leer inzake het schuldelement, zie supra hoofdstuk 3, afdeling 2).

¹⁰²⁵. Zie supra Hoofdstuk 1 van onderhavige titel uit deel II. In dit hoofdstuk 1 hebben we reeds opgemerkt dat we in onze studie het vierde constitutief misdrijfelement van de strafwaardigheid niet verder bestuderen, aangezien het Belgisch transportstrafrecht geen specifieke gronden bevat

Dat een vervoergedraging beantwoordt aan het materieel en moreel bestanddeel van een delictsomschrijving uit een transportstrafwet, volstaat zodoende niet om deze (reeds) te kwalificeren als een strafbare gedraging, als een transportmisdrijf. De kwalificatie als misdrijf vereist dat de bedoelde gedraging tevens **wederrechtelijk** is (of *onrechtmatig* of *rechtens ongeoorloofd* of *in strijd met het recht*); deze wederrechtelijkheid is een constitutief element voor elk misdrijf¹⁰²⁶. Het zojuist als voorbeeld gegeven bezoldigd goederenvervoer zonder nationale transportvergunning of het A.D.R.-transport van gevaarlijke goederen zonder (volledig ingevuld) vervoerdocument -in de beide hypothesen voldoet de vervoerhandeling aan een delictsomschrijving uit het Belgische transportstrafrecht-, kan derhalve slechts beschouwd worden als een transportmisdrijf wanneer de betreffende vervoerhandeling tevens **wederrechtelijk** is.

Het is dit constitutief misdrijfelement van de WEDERRECHTELIJKHEID dat we in huidig hoofdstuk even wensen te verkennen (afdeling 1). Het betreft een leerstuk dat tot voor kort een zeer beperkte aandacht verkreeg in de (klassieke) Belgische strafrechtsdoctrine. Zeer recent hebben evenwel DE NAUW en DUPONT dit boeiend doctrinaal thema van de wederrechtelijkheid uitgebreid en rechtsvergelijkend behandeld¹⁰²⁷. De Franse strafrechtsleer zit terzake duidelijk op dezelfde hoogte als de klassieke Belgische doctrine,

die deze strafwaardigheid opheffen (de zogenaamde beslissende verschoningsgronden). Van zodra de wetgever een straf bepaalt voor de omschreven vervoergedraging, is deze steeds strafwaardig en zal ze een transportmisdrijf uitmaken op voorwaarde dat de drie eerste constitutieve elementen verwezenlijkt zijn.

¹⁰²⁶. DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., Handboek Belgisch Strafrecht, 1990, nr. 334, p. 207-208; VAN DEN WYNGAERT, C., Strafrecht en strafprocesrecht, 1991, I, 138.

Tevens volgens gezaghebbende buitenlandse strafrechtsleer, zie o.m.: GARRAUD, R., Traité théorique et pratique du droit pénal français, 1913, 3ed., I, 214 (un élément essentiel du délit); HAZEWINKEL-SURINGA, D., Inleiding tot studie van het Nederlandse strafrecht, bewerkt door REMMELINK, J., 1987, 10ed., 101-102 (een algemene bestaansvoorwaarde van een strafbaar feit); JESCHECK, H.H., Lehrbuch des Strafrechts. Allgemeiner Teil, 1978, 3ed., 157 en 184 e.v. (ein allgemeines Merkmal des Verbrechensbegriffs); VOUIN, R., Manuel de droit criminel, 1949, 148 (un élément constitutif général).

¹⁰²⁷. Zie DE NAUW, A., "Is de materiële wederrechtelijkheid een nuttig begrip in het Belgisch strafrecht?", Panopticon, 1992, 135-156 (eveneens in een verkorte versie "A propos de la vie et de l'oeuvre de von Liszt: La notion d'antijuridicité matérielle et le droit pénal belge", in Cent ans de Criminologie à l'U.L.B. Adolphe prins, L'union internationale de droit pénal, le cercle universitaire pour les études criminologiques, 1990, 93-105); DUPONT, L., "De situering van het begrip wederrechtelijkheid in de theorie van het misdrijf", te verschijnen in Liber Amicorum Jules D'Haenens.

terwijl de hedendaagse Nederlandse rechtsleer uitvoerig ingaat op dit misdrijfelement van de wederrechtelijkheid in navolging van de sterk ontwikkelde Duitse strafrechtsdogmatiek die aan de oorsprong ligt van deze algemene bestaansvoorwaarde van het misdrijf¹⁰²⁸.

In het verlengde van deze verkenningstocht naar de wederrechtelijkheid, bespreken we vervolgens in afdeling 2 de rechtsfiguur van de NOODTOESTAND die een grond uitmaakt tot opheffing van het misdrijfelement van de wederrechtelijkheid en die regelmatig wordt ingeroepen ter rechtvaardiging van begane inbreuken op de Europeesrechtelijke regeling aangaande de verplichte rij- en rusttijden voor het wegtransport.

Afdeling 1. VERKENNING VAN HET MISDRIJFELEMENT VAN DE WEDERRECHTELIJKHEID

Aan het constitutief misdrijfelement van de wederrechtelijkheid wordt in de Belgische rechtsleer en rechtspraak algemeen een vrij marginale betekenis toegekend. Traditioneel wordt het leerstuk van de wederrechtelijkheid beperkt tot de studie van de zogenaamde *rechtvaardigingsgronden*. Dit zijn bijzondere omstandigheden van wettelijke (of buitenwettelijke) aard die een aan de delictsomschrijving beantwoordende gedraging rechtens goorloofd maken, die m.a.w. de wederrechtelijkheid van een gedraging opheffen. Zo kan bijvoorbeeld het opzettelijk toebrengen van slagen en verwondingen (realisatie van de objectieve en subjectieve delictsinhoud uit de artikelen 398 Sw. e.v.) gerechtvaardigd zijn door de in de strafwet bepaalde grond van de wettige verdediging of noodweer (artikel 416-417 Sw.). De wederrechtelijkheid komt dan meestal op een onrechtstreekse en negatieve wijze aan de orde; met name langs de omweg van het niet-bestaan van de aangevoerde rechtvaardigingsgrond¹⁰²⁹. De met opzet toegebrachte slagen en verwondingen zullen (onrechtstreeks) wederrechtelijk zijn, indien de voorwaarden van de wettelijke rechtvaardigingsgrond van noodweer of wettige verdediging niet vervuld zijn.

¹⁰²⁸. Zie DUPONT, L., "De situering van het begrip wederrechtelijkheid in de theorie van het misdrijf", nrs. 7 - 24, te verschijnen in Liber Amicorum Jules D'Haenens.

¹⁰²⁹. DUPONT en VERSTRAETEN spreken van een "wederrechtelijkheid in spiegelbeeld" (o.c., 1990, 211).

In tegenstelling tot de dominante strekking in de Belgische strafrechtsdogmatiek, heeft de Leuvense strafrechtsschool wel aandacht besteed aan het wederrechtelijkheidsvraagstuk op zich en heeft deze steeds de wederrechtelijkheid voorgesteld als *een afzonderlijk constitutief misdrijf-element*¹⁰³⁰. Zoals reeds aangestipt in de inleiding werden ook in de zeer recente Belgische rechtsleer twee uitgebreide en rechtsvergelijkende studies gewijd aan het strafrechtelijk misdrijfthema van de wederrechtelijkheid¹⁰³¹. In onderhavige afdeling hebben we de bedoeling een eerste verkenning te maken van het begrip wederrechtelijkheid als constitutief misdrijf-element met een partiële toepassing op de problematische incriminatietechniek van de blanco-strafrechtsnorm die frequent wordt gehanteerd in het Belgisch transportstrafrecht. Voor een grondige bespreking van dit misdrijfthema kan worden verwezen naar de twee -zojuist geciteerde - recente studies uit de Belgische rechtsleer.

Volgens DUPONT en VERSTRAETEN kan men in de wederrechtelijkheids-theorieën twee hoofdrichtingen onderscheiden: de *formele* en de *materiële wederrechtelijkheidsleer*¹⁰³².

¹⁰³⁰. Zie de betreffende handboeken van strafrecht die werden en worden gebruikt voor het onderwijs in het strafrecht aan de Leuvense rechtsfaculteit (in chronologische volgorde): COLLIN, F., Strafrecht, 1948, 89 en 127 e.v.; RUBBRECHT, J., Inleiding tot het Belgisch strafrecht, 1958, 75-76 en 97 e.v.; DUPONT, L., Beginnelsen van strafrecht, 1980, 105 en 150 e.v.; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, 165 en 207 e.v. Het zijn COLLIN en RUBBRECHT die in navolging van de Duitse strafrechtsdoctrine het element van de wederrechtelijkheid hebben geïntroduceerd in de Belgische rechtsleer (DUPONT, L., "De situering van het begrip wederrechtelijkheid in de theorie van het misdrijf", nr. 8, te verschijnen in Liber Amicorum Jules D'Haenens).

In de recente Belgische strafrechtsleer vermeldt ook VAN DEN WYNGAERT de wederrechtelijkheid als "derde constitutief bestanddeel van het misdrijf" (o.c., 1991, I, 138).

¹⁰³¹. Zie DE NAUW, A., "Is de materiële wederrechtelijkheid een nuttig begrip in het Belgisch strafrecht?", Panopticon, 1992, 135-156 (met een overzicht van de Nederlandse rechtsleer en een toetsing aan de Belgische jurisprudentie betreffende een aantal gemeenrechtelijke misdrijven; tevens in een verkorte versie "A propos de la vie et de l'oeuvre de von Liszt: La notion d'antijuridicité matérielle et le droit pénal belge", in Cent ans de Criminologie à l'U.L.B. Adolphe prins, L'union internationale de droit pénal, le cercle universitaire pour les études criminologiques, 1990, 93-105) en DUPONT, L., "De situering van het begrip wederrechtelijkheid in de theorie van het misdrijf", te verschijnen in Liber Amicorum Jules D'Haenens (met een overzicht van de bespreking van de wederrechtelijkheid in de Belgische, Franse, Duitse en Nederlandse strafrechtsdogmatiek).

¹⁰³². DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, nrs. 336-339, p. 208-210; tevens: DUPONT, L., "De situering van het begrip wederrechtelijkheid in de theorie van het misdrijf", nrs. 14 en 16, te verschijnen in Liber

(I) Luidens de formele theorie is een gedraging wederrechtelijk wanneer deze beantwoordt aan een wettelijke delictsommschrijving en er geen wettelijke rechtvaardigingsgrond kan worden toegepast. De wederrechtelijkheid wordt alzo in deze theorie op formele wijze opgevat en gereduceerd tot de onwetmatigheid van de gedraging en de afwezigheid van een wettelijke rechtvaardigingsgrond, met als gevolg dat de wederrechtelijkheid niet wordt uitgewerkt als een afzonderlijk constitutief element van het misdrijf.

(II) In de materiële wederrechtelijkheidsleer wordt de wederrechtelijkheid op materiële (inhoudelijke) wijze voorgesteld als een afzonderlijke bestaansvoorwaarde van elk misdrijf. De grondgedachte is dat de strafwetgever met een strafbaarstelling steeds een welbepaald rechtsgoed of rechtsbelang beoogt te beschermen. De materiële wederrechtelijkheid bestaat dan in een *ongeoorloofde schending van het rechtsgoed of rechtsbelang dat beveiligd wordt door de strafrechtsnorm waarvan een concrete gedraging de objectieve en subjectieve delictsinhoud vervult*. Op deze wijze is de strekking van het door de toepasselijke strafrechtsnorm beschermd rechtsgoed of rechtsbelang determinerend voor de al of niet wederrechtelijke aard van de verrichte gedraging¹⁰³³. Zonder deze wederrechtelijkheid in zijn materiële betekenis kan dan geen misdrijf bestaan¹⁰³⁴.

Amicorum Jules D'Haenens (kadert in de bespreking van de Duitse strafrechtsdogmatiek aangaande de wederrechtelijkheid, met referentie aan onder meer de handboeken van JESCHECK en ROXIN) en DE NAUW, A., l.c., 1992, 137.

¹⁰³³. DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, nr. 338.

¹⁰³⁴. Het is interessant hierbij op te merken dat reeds HAUS -die algemeen beschouwd wordt als de grondlegger van het Belgisch Strafwetboek- van oordeel was dat het niet volstaat dat een gedraging al de uitwendige kenmerken verenigt van de wettelijke misdrijfdefinitie om de strafwet toe te passen; de gedraging moet tevens (minstens) een *nadeel* kunnen berokkenen aan de staat of aan particuliere belangen, zonder hetwelk de gedraging straffeloos moet blijven (HAUS, J.J., Principes généraux du droit pénal belge, 1879, 3 ed., I, nr. 283, p. 201; kadert in de bespreking van het materieel misdrijfelement). Men kan zich afvragen of een dergelijke opvatting niet reeds in zich de kiem draagt van het wederrechtelijkheidselement in zijn materiële betekenis. Het noodzakelijk element van *het actueel of potentieel nadeel* kan men vrij gemakkelijk vertalen in een schending of gevaarstelling van het rechtsgoed of rechtsbelang. HAUS citeert als voorbeeld het commune misdrijf van valsheid in geschriften, dat niet bestaat bij gebreke aan mogelijk nadeel. Ook DE NAUW vermeldt in zijn zeer recent artikel onder meer de Belgische jurisprudentie en doctrine die de kwalificatie van valsheid in geschriften niet toepasselijk acht in een casus waarin het beschermd rechtsbelang (vertrouwen in de waarachtigheid van het geschrift) niet wordt aangetast; hij voegt hieraan toe dat men dan in de Nederlandse rechtsleer zou gewagen van het ontbreken van materiële wederrechtelijkheid (DE NAUW, A., l.c., 1992, 144-145 en 147).

Aangezien de materiële wederrechtelijkheidsleer ongetwijfeld resulteert in een meer verfijnde opbouw van het gehele misdrijfbegrip en een degelijke strafrechtstheoretische steun kan bieden voor bepaalde kwalificatieproblemen in de strafrechtspraktijk aangaande de al dan niet strafbaarheid van een gedraging, verdient deze leer ons inziens de voorkeur.

De geschetste materiële wederrechtelijkheidstheorie vertrekt dus van *het door de strafwet of door een strafrechtsnorm beschermd rechtsgoed of rechtsbelang* en legt de wederrechtelijkheid van een gedraging precies bij de **ongeoorloofde schending** van dit rechtsgoed of rechtsbelang. De beoordeling van het constitutief element van de wederrechtelijkheid zal dan geschieden vanuit deze twee essentiële componenten¹⁰³⁵.

Primo vanuit de invalshoek van een *al dan niet schending* van het rechtsgoed of rechtsbelang. Een delictstypische gedraging (zijnde een onder de wettelijke delictsommschrijving vallende gedraging) zal dan niet wederrechtelijk zijn, wanneer deze gedraging onder geen enkel opzicht het in de specifieke delictsommschrijving beschermd rechtsgoed of rechtsbelang heeft aangetast (het zogenaamd OMW)¹⁰³⁶. A fortiori is een formeel met de strafwet strijdige gedraging niet wederrechtelijk, indien de verrichte gedraging het penaal beveiligde rechtsbelang niet heeft geschonden, maar integendeel dit belang zelfs in concreto heeft gediend.

Secundo vanuit de invalshoek van *het al dan niet geoorloofd karakter* van de

¹⁰³⁵. Zie voor deze tweevoudige beoordeling DUPONT, L., "De situering van het begrip wederrechtelijkheid in de theorie van het misdrijf", nr. 33, te verschijnen in Liber Amicorum Jules D'Haenens en tevens DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, nr. 339 (met Nederlandse jurisprudentie als illustratie, o.m. het bekende en vaak in deze materie geciteerde veearts-arrest van de Hoge Raad dd. 20 februari 1933).

Het zij benadrukt dat in de gehanteerde definitie de wederrechtelijkheid niet enkel slaat op de "schending" van het rechtsgoed of rechtsbelang, maar wel op een "ongeoorloofde schending". Een afwezigheid van wederrechtelijkheid kan zodoende betekenen ofwel een niet-schending ofwel een geoorloofde schending. Op deze wijze kan men het probleem ondervangen dat door REMMELINK wordt gesignaleerd in geval de wederrechtelijkheid wordt geïdentificeerd met een niet-schending van het rechtsbelang. Deze laatste meer restrictieve omschrijving verkleint namelijk volgens REMMELINK de mogelijkheid om ook op andere gronden de niet-wederrechtelijkheid van het gedrag in te roepen (bv. bij het bestaan van een meer belangrijke en prevalerende ongeschreven tegennorm wanneer het rechtsbelang is geschonden, zie HAZEWINKEL-SURINGA, D., Inleiding tot de studie van het Nederlandse strafrecht, bewerkt door REMMELINK, J., 1987, 10ed., 211).

¹⁰³⁶. OMW is een term die afkomstig is uit het Nederlandse strafrecht en staat voor "ontbreken van wederrechtelijkheid" (DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, p. 210, zie bv. VAN BEMMELLEN, J.M., Het materiële strafrecht. Algemeen deel, bewerkt door VAN VEEN, Th.W., 1986, 9ed., 223).

schending van het rechtsgoed of rechtsbelang. Zelfs in geval de concrete gedraging het in de wettelijke delictsommschrijving beveiligd rechtsgoed of rechtsbelang heeft geschonden, is deze gedraging niet wederrechtelijk wanneer ze kan gesteund worden op een rechtens erkende tegennorm die desgevallend kan ontleend worden aan een extra-penaal rechtsdomein. In zulke hypothese gaat het dan om een delictstypische, maar rechtens geoorloofde aantasting van het rechtsgoed of rechtsbelang omwille van het bestaan van een aan de wettelijke delictsommschrijving externe omstandigheid die algemeen kan betiteld worden als een *rechtvaardigingsgrond*¹⁰³⁷. Het is bij de beoordeling vanuit deze twee invalshoek dat de finale (en wezenlijke) toets van de wederrechtelijkheid geschiedt; de (on)rechtmatigheid van de gedraging wordt dan namelijk niet enkel meer onderzocht vanuit een louter delictstypisch perspectief, maar wordt geplaatst in het veel ruimer kader van de gehele rechtsorde¹⁰³⁸.

De eerste mogelijke stap in de beoordeling van de wederrechtelijkheid als constitutief element van het misdrijf situeert zich dus nog op het niveau van de interpretatie van de door de strafwetgever gecreëerde strafbaarstelling. Er wordt nagegaan of een concrete gedraging die overeenstemt

¹⁰³⁷. Een voorbeeld van een dergelijke rechtvaardigingsgrond in de kontekst van het wegtransport van goederen, hebben we reeds supra gegeven in deel I bij de bespreking van het gemeenrechtelijk misdrijf van *misbruik van vertrouwen* (artikel 491 Sw.). Bij het sluiten van een vervoerovereenkomst verkrijgt de vervoerder ons inziens een precair bezit over de te transporteren goederen. Wanneer hij een deel van de lading bedrieglijk verkoopt of vernietigt, pleegt hij het commune wanbedrijf van misbruik van vertrouwen. Indien nu de civielrechtelijke transportwetgeving de vervoerder in welbepaalde concrete omstandigheden toelaat om de vervoerde goederen te verkopen of te vernietigen (bv. artikel 16.3 CMR-verdrag t.a.v. bederflijke goederen of artikel 22.2 CMR-verdrag t.a.v. gevaarlijke goederen), pleegt hij bij een effectieve verkoop of vernietiging in de civielrechtelijk bepaalde situatie geen misbruik van vertrouwen. De nageleefde civielrechtelijke (en dus strafrechtsoverschrijdende) tegennormen verhinderen dat de vanuit artikel 491 Sw. bekeken delictstypische gedraging als wederrechtelijk kan beschouwd worden (toepassing van de rechtvaardigingsgrond van het wettelijk voorschrift of overheidsbevel - artikel 70 Sw.). Voor een toepassing van een rechtvaardigingsgrond bij specifieke transportmisdrijven kunnen we verwijzen naar de hiernavolgende afdeling 2 betreffende de rechtsfiguur van de noodtoestand.

¹⁰³⁸. DUPONT, L., "De situering van het begrip wederrechtelijkheid in de theorie van het misdrijf", nr. 32, te verschijnen in Liber Amicorum Jules D'Haenens. Ook STRIJARDS spreekt van de "*finale wederrechtelijkheid*" wanneer hij stelt dat in het strafrecht wordt verondersteld dat een gedraging die voldoet aan de voorwaarden van een delictsommschrijving (hij gebruikt dan de term "aansprakelijkheid"), ook "verder helemaal met het recht op gespannen voet staat" (STRIJARDS, G.A.M., Hoofdstukken van strafrecht, 1992, 68).

met de objectieve en subjectieve inhoud van een specifieke wettelijke delictsomschrijving, tevens een schending inhoudt van het door die strafrechtsnorm veilig gesteld rechtsgoed of rechtsbelang¹⁰³⁹. Het is een koppeling van de strafbaarstelling aan de (expliciete of impliciete) intentie van de strafwetgever.

De beoordeling blijft zodoende binnen de strafrechtsnorm of de strafwet die de strafbaarstelling bevat, zodat men zou kunnen gewagen van een beoordeling van het "intra-delictueel" aspect van de wederrechtelijkheid. Een realisatie van de objectieve en subjectieve delictsbestanddelen zal in de regel meebrengen dat de gedraging ook wederrechtelijk is en dit zowel ten eerste vanuit een intra-delictueel standpunt (op dit niveau is de gedraging dan "een stukje wederrechtelijk"¹⁰⁴⁰) als vervolgens vanuit het oogpunt van de gehele rechtsorde ten aanzien waarvan de finale wederrechtelijkheids-toets (kan) plaatsvindt(en). Men vooronderstelt dat de aan de specifieke delictsinhoud beantwoordende gedraging een ongeoorloofde schending inhoudt van het strafrechtelijk beveiligd rechtsgoed of rechtsbelang; er bestaat dan m.a.w. een *vermoeden van wederrechtelijkheid*¹⁰⁴¹. Bepaalde omstandighe-

¹⁰³⁹. Deze toetsing is dan vergelijkbaar met het eerste niveau van de zogenaamde "creatieve interpretatiemethode" die de Nederlandse penalisten SCHAFFMEISTER en HEIJDER voorstellen voor de oplossing van het wederrechtelijkheidsvraagstuk in geval geen bestaande rechtvaardigingsgrond voorhanden is. Het betreft een interpretatie van de delictsomschrijving op zichzelf beschouwd, waarbij wordt nagegaan of het door de strafrechtsnorm beschermd rechtsbelang al dan niet werd geschonden (SCHAFFMEISTER, D. en HEIJDER, A., "Concretisering van de wederrechtelijkheid in het strafrecht", in Bij deze stand van zaken. Bundel opstellen aangeboden aan A.L. Melai, 1983, (441), 447-457; tevens besproken door DE NAUW, A., l.c., 1992, 141-142 en door DUPONT, L., "De situering van het begrip wederrechtelijkheid in de theorie van het misdrijf", nr. 22, te verschijnen in Liber Amicorum Jules D'Hae-nens). Deze interpretatie van de delictsomschrijving is volgens SCHAFFMEISTER en HEIJDER de belangrijkste concretisering van het vereiste van wederrechtelijkheid in de betekenis van strijdigheid met het objectieve recht (Ibid., 457).

¹⁰⁴⁰. STRIJARDS, G.A.M., o.c., 1992, 68.

¹⁰⁴¹. Volgens STRIJARDS vestigt een strafrechtelijk gedraging die onder de delictsomschrijving valt (in zijn formulering dan een aansprakelijke gedraging) het weerlegbaar rechtsvermoeden van wederrechtelijkheid (o.c., 1992, 67). Ook COLLIN en RUBBRECHT die zoals reeds supra opgemerkt het element van de wederrechtelijkheid in de Belgische rechtsleer hebben geïntroduceerd, stelden reeds (op het vlak van de rechtvaardigingsgronden) dat de strafwetgever de wederrechtelijkheid van de gedraging veronderstelt (resp. o.c., 1948, 128 en o.c., 1958, 97).

Dit vermoeden van wederrechtelijkheid is dan enigszins in overeenstemming met de Belgische jurisprudentie aangaande de *bewijsregeling bij het bestaan van een rechtvaardigingsgrond*. De vervolgende partij en desgevallend de burgerlijke partij moeten het niet-bestaan of de onjuistheid van de door de

den kunnen evenwel dit vermoeden weerleggen en zo de wederrechtelijkheid opheffen. Zoals aangestipt kan deze opheffing reeds plaatsgrijpen op het intra-delictueel niveau bij het toetsen van de gehele incriminatie aan de doelstelling van de strafwetgever.

Men kan zich afvragen of de beoordeling van deze "intra-delictuele" wederrechtelijkheid reeds plaats zou kunnen vinden op een meer abstract niveau bij de analyse van een strafrechtelijke incriminatie zonder onmiddellijke toetsing aan een concrete gedraging of meer precies zonder dat reeds rekening wordt gehouden met al de bijzondere concrete omstandigheden waarin een welbepaalde gedraging werd verricht. Een dergelijke beoordeling zou dan voornamelijk relevant kunnen zijn in de kontekst van het bijzonder strafrecht (waartoe het transportstrafrecht behoort) in functie van een preciese ontleding en globale inhoudelijke invulling van een blanco-strafrechtsnorm die is voorgeschreven in een bijzondere strafwet.

Een blanco-strafrechtsnorm stelt strafbaar "een overtreding van de wet en van de besluiten tot uitvoering van de wet" en omschrijft alzo in zeer algemene termen een misdrijf. Betekent deze incriminatie nu dat men een misdrijf pleegt telkens men op een schuldige wijze een dwingend gedragsvoorschrift uit één van de uitvoeringsbesluiten overtreedt? We zijn zeker geneigd deze vraag ontkennend te beantwoorden en durven hierbij als argumentatiegrond mede een beroep te doen op het constitutioneel misdrijfelement van de wederrechtelijkheid (precies in zijn intra-delictueel aspect). Een misdrijf vereist steeds het bestaan van vier constitutionele elementen, waaronder de materiële wederrechtelijkheid (in de betekenis van een ongeoorloofde schending of gevaarstelling van het in de strafwet beschermd rechtsbelang of rechtsgoed). Het lijkt ons verdedigbaar dat men tracht met het bijkomend steunpunt van het wederrechtelijkheidselement de strafrechtelijke inhoud van de op een blanco wijze geïncrimineerde gedraging meer te preciseren, zodat niet zomaar elke inbreuk op een imperatieve uitvoeringsbepaling onder het blanco-misdrijfvoorschrift zal vallen. De blanco-strafbaarstelling moet dan namelijk in haar geheel getoetst worden aan het rechtsgoed of rechtsbelang dat de wetgever beoogt veilig te stellen met de bij-

beklaagde aangevoerde rechtvaardigingsgrond pas bewijzen, indien de bewering niet ontbloomt is van elk element van geloofwaardigheid (zie o.m. DECLERCQ, R., La preuve en matière pénale, 1988, p. 14; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, nr. 341; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., Traité pratique de droit criminel, 4ed., I, p. 164; TRAEST, Ph., Het bewijs in strafzaken, 1992, p. 220 e.v.; VERSTRAETEN, R., Handboek Strafvordering, 1993, nr. 1193 en de door deze auteurs geciteerde cassatie-rechtspraak; tevens recent: Cass., 22 oktober 1991, T.G.R., 1991, 171).

zondere strafwet waarvan de blanco-incriminatie als handhavingsinstrument deel uitmaakt. Indien nu een inbreuk op een welbepaald reglementair voorschrift uit een uitvoeringsbesluit van de bijzondere strafwet geen schending inhoudt of kan inhouden van het algemeen door deze strafwet beschermd rechtsgoed of rechtsbelang, dan kan naar onze mening geargumenteed worden dat deze inbreuk -bij gebreke aan materiële wederrechtelijkheid (OMW)¹⁰⁴²- niet binnen de voorgeschreven blanco-strafrechtsnorm valt. De reglementaire inbreuk kan dan op basis van die strafrechtsnorm niet worden gekwalificeerd worden als een misdrijf. In geval de strafwetgever de techniek van de blanco-strafrechtsnorm hanteert -zoals zeer frequent geschiedt in de strafbaarstellingen uit het Belgisch transportstrafrecht-, kan het constitutief misdrijfelement van de wederrechtelijkheid derhalve op deze wijze naar onze mening reeds een belangrijke rol spelen op het niveau van de gehele analyse en afbakening van de prima facie zeer ruime specifieke delictsomschrijving uit de bijzondere strafwet. De interpretatie van deze delictsomschrijving moet dus tevens geschieden vanuit de achterliggende bescherming van een bepaald rechtsgoed of rechtsbelang dat de strafwetgever beoogt na te streven¹⁰⁴³. Het is dan wel de doelstelling van de formele wetgever die de (blanco-)incriminatie heeft ingevoerd, die naar onze mening de zoektocht naar de globale betekenis van het misdrijf dient te oriënteren.

Een illustratie uit het transportstrafrecht kan deze stelling misschien verduidelijken.

De transportstrafwet van 1 augustus 1960 -de basiswet inzake het bezoldigd goederenvervoer over de weg- stelt strafbaar in artikel 10 § 1, lid 1 "overtreding van deze wet en van de besluiten tot uitvoering ervan". De wetgever beoogt met de strafrechtelijk gehandhaafde transportcoördinatie-regeling aangaande het professioneel goederenvervoer over de weg een gezonde concurrentie-situatie tot stand te brengen binnen deze transportsektor alsmede tussen deze sektor en de sektor van het wegvervoer en heeft vanuit deze economische doelstelling een strafrechtelijk gesanctioneerd vervoervergunningstelsel ingevoerd¹⁰⁴⁴. Het zal hierbij naar onze mening

¹⁰⁴². Meer precies zou men kunnen gewagen van "het ontbreken van intradelictuele materiële wederrechtelijkheid" (OIDMW).

¹⁰⁴³. Om deze reden hebben we supra in hoofdstuk 2 bij de bespreking van het materieel bestanddeel van het transportmisdrijf steeds getracht aan te geven welke rechtsgoederen en rechtsbelangen de wetgever met de strafrechtelijk gehandhaafde wegtransportregeling wenst veilig te stellen.

¹⁰⁴⁴. Zie supra in deel II: Hoofdstuk 1, afdeling 1. De regulering van het beroepsgoederenvervoer over de weg.

volstaan dat de strafbare transportinbreuk de gezonde concurrentie-situatie in gevaar brengt, zonder dat vereist is dat de concurrentie effectief wordt verstoord¹⁰⁴⁵.

Eén van de uitvoeringsbesluiten bevat nu verschillende gedragsgeboden bij de aanvraag van de vereiste transportvergunning. De aanvrager van een eerste algemene vergunning -natuurlijke of rechtspersoon- MOET diverse administratieve documenten voegen bij de aanvraag¹⁰⁴⁶. Indien dit niet geschiedt, zal uiteraard de aanvraag door de bevoegde overheidsdienst niet gehonoreerd worden. Betekent dit echter tevens dat de aanvrager die ontegensprekelijk een uitvoeringsbepaling niet heeft nageleefd, strafbaar kan worden gesteld krachtens de blanco-strafrechtsnorm van artikel 10 § 1 van de Wet van 1 augustus 1960? Heeft deze aanvrager een misdrijf gepleegd? Evident niet ! Deze handeling schendt geenszins het beschermde rechtsbelang van een gezonde concurrentie in de transportsector. In dit vrij eenvoudig voorbeeld hebben we eigenlijk een toetsing aan het door de bijzondere strafwet beschermd rechtsgoed of rechtsbelang helemaal niet nodig. Reeds bij de interpretatie van het materieel misdrijfbestanddeel (de verboden gedraging) dat essentieel betrekking heeft op het onwetmatig "vervoeren" van goederen over de weg tegen vergoeding, blijkt onmiddellijk dat de inbreuk op die uitvoeringsbepaling dit materieel bestanddeel geenszins realiseert en zodoende geen transportmisdrijf kan opleveren.

Een andere uitvoeringsbepaling van de transportstrafwet van 1 augustus 1960 legt de verplichting op om bepaalde identificatiegegevens aan te brengen op de zijwanden van het voertuig dat ingezet wordt voor bezoldigd goederenvervoer over de weg¹⁰⁴⁷. Quid indien nu een vervoerder die in het bezit is van

¹⁰⁴⁵. De gecreëerde transportmisdrijven kunnen m.a.w. gekwalificeerd worden als zogenaamde "*abstracte gevaarzettingsdelicten*"; de strafbaarstelling vereist dan enkel het in gevaar brengen van het -niet geëxpliciteerd-beschermde rechtsbelang en niet de krenking van dit rechtsbelang (zie HAZE-WINKEL-SURINGA, D., *o.c.*, 1987, 10ed., 75).

¹⁰⁴⁶. Zie artikel 2 § 1 van het M.B. van 26 november 1992. De minister verkrijgt deze bevoegdheid in artikel 14, 1° van het K.B. van 25 november 1992 dat het algemeen reglement uitmaakt inzake het bezoldigd goederenvervoer over de weg. Uit deze documenten moet blijken dat de aanvrager voldoet aan de drie kwalitatieve toegangsvoorwaarden van betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en financiële draagkracht.

¹⁰⁴⁷. Zo is bv. in geval van een nationale transportvergunning onder meer vereist: de letter V gevolgd door het vergunningsnummer en de naam en het adres van de vergunninghouder (artikel 13 § 1 van het K.B. van 25 november 1991, zie supra hoofdstuk 2, afdeling 1; ook het vroegere algemeen reglement inzake het professioneel goederenvervoer kende een dergelijke reglementaire verplichting: zie artikel 32 van het K.B. van 9 september

de vereiste transportvergunning, voor de uitvoering van een opdracht van bezoldigd goederenvervoer een voertuig gebruikt waarbij de verplichte identificatievermeldingen op de achterzijde van het voertuig voorkomen¹⁰⁴⁸ of waarbij bepaalde van deze vermeldingen (door nalatigheid) gewoon ontbreken? Moet deze vervoerhandeling die per hypothese is begaan uit onachtzaamheid (wat ons inziens de principieel vereiste schuldvorm is voor dit type van transportmisdrijven) dan gekwalificeerd worden als een transportmisdrijf op basis van de blanco-misdrijfnorm uit artikel 10 § 1 van de transportstrafwet van 1 augustus 1960¹⁰⁴⁹? In tegenstelling tot het vorig voorbeeld aangaande de vergunningsaanvraag zal men in deze transportcasus moeilijker een negatief antwoord kunnen gronden op het ontbreken van het materieel misdrijfbestanddeel. Naar onze mening kan men zich in een dergelijke hypothese wel afvragen of deze vervoerhandeling het door de transportstrafwet van 1 augustus 1960 beschermde rechtsbelang (de concurrentieverhouding) wel schendt of in gevaar brengt. De vervoerder heeft en gebruikt in casu een geldige transportvergunning. Gaat de afwezigheid of de foutieve aanbrenging van een identificatiegegeven dan een (mogelijke) verstoring van de concurrentie inhouden binnen de sektor van het beroepsgoederenvervoer of tussen deze sektor en de spoorvervoersector -zijnde het strafrechtelijk beveiligd rechtsbelang-? Dit lijkt ons niet het geval te zijn, noch in een actuele, noch in een potentiële vorm. Het is ons inziens dan toelaatbaar te argumenteren dat een strafrechtelijke vertaling van dit negatief antwoord neerkomt op een afwezigheid van het constitutief misdrijfelement van de wederrechtelijkheid (geen schending of gevaarstelling van het beschermd rechtsbelang) en in het verlengde hiervan op de afwezigheid van een transportmisdrijf¹⁰⁵⁰.

1967).

¹⁰⁴⁸. In de vervoerpraktijk kan men bijvoorbeeld regelmatig vaststellen dat de identificatievermelding aangaande de transportvergunning (de letter V en het vergunningsnummer) bij de trekker voorkomt op de achterzijde van de voertuigcabine.

¹⁰⁴⁹. Deze vraag heeft geenzins een louter theoretisch karakter, aangezien in de praktijk van het transportstrafrecht voor een inbreuk op deze uitvoeringsbepaling strafrechtelijk vervolgd én veroordeeld wordt (zie bv. Pol.Antwerpen, 6e Kamer, 11 juni 1991, onuitg., inzake V.D.H., V.A., B.P.B. en BVBA V.A.Z.; in casu beschikte de vervoerder over een geldige transportvergunning).

¹⁰⁵⁰. Het zij opgemerkt dat deze zienswijze niet inhoudt dat er een zekere ruimte bestaat of kan gecreëerd worden bij de toepassing van een duidelijk geformuleerd reglementair voorschrift zoals bv. de geciteerde transportbepaling aangaande de identificatievermeldingen op het voertuig bij professioneel goederenvervoer. Wanneer het uitvoeringsbesluit in klare

Alzo kan in een dergelijke hypothese reeds op het niveau van de wettelijke delictsomschrijving uit een bijzondere strafwet en in het licht van de bedoeling van de strafwetgever een decisieve beoordeling van de (intra-delictuele) wederrechtelijkheid plaatsgrijpen, zonder reeds rekening te moeten houden met al de bijzondere concrete omstandigheden van een verrichte vervoerhandeling. In het gegeven voorbeeld had de concretisering enkel betrekking op het bezit en het geldig gebruik van een verplichte transportvergunning.

De zojuist uiteengezette stelling aangaande het constitutief misdrijfelement van de wederrechtelijkheid in relatie tot een blanco-strafrechtsnorm uit een bijzondere strafwet, komt eigenlijk neer op een poging om op basis van strafrechtsargumenten de actieradius van een dergelijke strafrechtsnorm in het licht van de bedoeling van de wetgever strict af te bakenen en de contouren van de uit zulke strafrechtsnorm voortvloeiende strafbare gedraging nauwkeurig af te lijnen. Het wederrechtelijkheidselement kan dan fungeren als een soort van laatste en vaak impliciete begrenzer van de blanco-strafrechtsnorm binnen de bijzondere strafwet waarin deze norm voorkomt en zo de penale inhoud van het in de bijzondere strafwet omschreven misdrijf ongetwijfeld nuanceren. Een ruimere betekenis moet op dit niveau van misdrijfbeoordeling naar onze mening niet toekomen aan de wederrechtelijkheid en aldus evenmin aan de door ons verdedigde stelling. De finale beoordeling van de wederrechtelijkheid zal zich vervolgens situeren op het niveau van de gehele rechtsorde (extra-delictueel).

termen bepaalt dat deze vermelding op de zijwanden moet voorkomen met zelfs precisering van de hoogte van de vereiste letter en cijfers, dan zijn geen vermelding, een onvolledige vermelding, een vermelding met een andere cijfer- of nummerhoogte en een vermelding op de achterzijde ongetwijfeld allemaal inbreuken op de desbetreffende uitvoeringsregel. Enkel wanneer deze inbreuk wordt geplaatst binnen de strafrechtelijke incriminatie uit de basisstrafwet, dan moet bijkomend rekening worden gehouden met de bedoeling van de wetgever bij het tot stand brengen van deze basiswet waarvan de strafbaarstelling (zij het in blanco-termen) een integrerend deel uitmaakt. Het is dan mogelijk dat bij een beoordeling van het constitutief element van de (intra-delictuele) wederrechtelijkheid moet beslist worden dat de reglementaire inbreuk niet kan gekwalificeerd worden als een strafbare gedraging, als een misdrijf.

Indien de transporthandeling *noch een actuele, noch een potentiële aantasting* inhoudt van het rechtsbelang dat de wetgever met de strafbaarstelling beoogt te beveiligen, is de handeling niet te beschouwen als een transportmisdrijf. In het licht van de doelstelling van de strafwetgever, kan de gedraging geen nadeel toebrengen (zonder een mogelijkheid van nadeel bestaat er volgens HAUS geen misdrijf, zie *supra* noot 1034). Van zodra dan een - zelfs potentiële - aantasting bestaat van het beschermd rechtsgoed, is de gedraging wederrechtelijk vanuit delictstypisch perspectief.

Ook in deze constructie van het misdrijfbegrip blijft de wederrechtelijkheid een algemene bestaansvoorwaarde van het misdrijf die vermoed wordt aanwezig te zijn van zodra een gedraging voldoet aan de (ingevulde) objectieve en subjectieve delictsinhoud van een in een bijzondere strafwet (in blanco-termen) omschreven misdrijf. Een dergelijke gedraging indiceert m.a.w. de wederrechtelijkheid (*res ipsa in se iniuriam habet*). Dit constitutief misdrijfelement moet dan niet steeds *expressis verbis* aan de orde komen in het strafrechtelijk misdrijfdebat. Strafprocessueel betekent dit ons inziens dat dit element zeker niet behoort tot de initiële bewijslast van de vervolgende partij; deze bewijslast blijft aanvankelijk beperkt tot de in de delictsommschrijving uitdrukkelijk opgesomde bestanddelen (↔ elementen) van het misdrijf. Slechts wanneer de beklaagde met een zekere graad van geloofwaardigheid kan aantonen dat de door hem gepleegde reglementaire inbreuk niet binnen de strafbaarstelling kan vallen omwille van het ontbreken van een schending of gevaarstelling van het rechtsgoed of rechtsbelang dat de wetgever heeft bedoeld te beveiligen, moet het constitutief misdrijfelement van de (intra-delictuele) wederrechtelijkheid aan bod komen¹⁰⁵¹. In geval de beklaagde dan slaagt in de weerlegging van het wederrechtelijkheidsvermoeden of van de vooronderstelde wederrechtelijkheid, dient geconcludeerd te worden dat de gedraging strafrechtelijk geoorloofd is en dus geen misdrijf kan opleveren.

Uiteindelijk resulteert deze inhoudelijke beoordeling van het constitutief misdrijfelement van de (intra-delictuele) wederrechtelijkheid op het niveau van de blanco-strafrechtsnorm dus in een *globale interpretatie van de gecreëerde strafbaarstelling in het licht van de (uitdrukkelijke of stilzwijgende) bedoeling van de strafwetgever* en niet in het terzijde schuiven van een in een bijzondere strafwet bepaalde incriminatie. De betekenis van een impliciete, doch noodzakelijke en algemene bestaansvoorwaarde van het in een bijzondere strafwet omschreven misdrijf wordt achterhaald door toepassing van de in het strafrecht toegelaten teleologische interpretatiemetho-

¹⁰⁵¹. Bij het misdrijfelement van de wederrechtelijkheid komt dus ook het onderscheid aan de orde *tussen de bestaansvoorwaarde van het misdrijf en het bewijs van het misdrijf*; dit belangrijk onderscheid werd reeds gemaakt bij de bespreking van het moreel misdrijfelement. In geval de bijzondere strafwet geen melding maakt van het noodzakelijk schuldelement, mag het bestaan van dit constitutief element afgeleid worden uit de verwezenlijking van de wettelijk geëxpliciteerde objectieve delictsinhoud, tenzij de beklaagde op een zekere geloofwaardige wijze aantoonst dat het vereiste schuldelement ontbreekt (zie *supra* hoofdstuk 3, afdeling 2). Bij deze bewijsregeling aangaande het niet-geëxpliciteerd schuldelement voegt zich nu ook het constitutief misdrijfelement van de wederrechtelijkheid.

de. De gevaren die het begrip van de materiële wederrechtelijkheid mogelijk inhouden en die onder meer de bijzondere verhouding van de strafrechter ten opzichte van de strafwet betreffen¹⁰⁵², doen zich dan ons inziens niet voor op het niveau van wat we de intra-delictuele wederrechtelijkheid noemen. Vanuit de vereiste van rechtszekerheid mag wel van de wetgever verwacht worden dat hij in de bijzondere strafwet waarin de blanco-strafrechtsnorm voorkomt, de rechtsgoederen of rechtsbelangen die hij beoogt te beschermen expliciteert¹⁰⁵³. Op deze wijze kan het (intra-delictueel) wederrechtelijkselement op een meer objectieve wijze in de blanco-strafbaarstelling worden ingelezen en kan de expliciete strafwettelijke opgave van het beveiligde rechtsbelang zo fungeren als een preventief opvangnet voor mogelijke interpretatieproblemen.

¹⁰⁵². Raadpleeg hierover DE NAUW, A., l.c., 1990, 103 en l.c., 1992, 152-154 en de aldaar vermelde referenties.

¹⁰⁵³. Zie bv. artikel 1 § 1, 1e lid van de transportstrafwet van 21 juni 1985 inzake de technische vereisten voor het voertuig ("*Met het oog op de verkeersveiligheid en ter bevordering van het rationeel energieverbruik bepaalt de Koning ...*").

Afdeling 2. NOODTOESTAND ALS RECHTVAARDIGINGSGROND

De rechtsfiguur van de noodtoestand is in het Belgisch strafrecht te beschouwen als *een buitenwettelijke rechtvaardigingsgrond* die de wederrechtelijkheid van een gedraging opheft.

Bij gebreke aan een wettelijke omschrijving in het Belgisch Strafwetboek definieert de rechtsleer de noodtoestand als: *een situatie waarin een persoon geen ander middel heeft dan het overtreden van een strafrechtsbepaling en het schenden van het door de overtreden strafrechtsbepaling beschermd rechtsbelang of rechtsgoed teneinde een meer waardevol rechtsgoed of rechtsbelang te vrijwaren*¹⁰⁵⁴. Het veilig stellen van een rechtsgoed of een rechtsbelang van een hogere waarde dan deze die in de wettelijke delictsomschrijving wordt beschermd, heeft dan een rechtvaardigende werking ten aanzien van de strafwetschennende gedraging. Door de situatie van een noodtoestand verkrijgt de schending van de strafwet en van het door de strafwet beveiligd rechtsgoed of rechtsbelang m.a.w. een geoorloofd karakter. Een gedraging die niet kan beschouwd worden als een "ongeoorloofde schending" van een strafwettelijk beschermd rechtsgoed of rechtsbelang, vertoont geen materiële wederrechtelijkheid (zie supra afdeling 1 van huidig hoofdstuk) en constitueert dan ook bij gebreke aan een algemene bestaansvoorwaarde geen misdrijf.

Een aan de verkeerssituatie gelieerde typecasus van noodtoestand is bijvoorbeeld de snelheidsovertreding begaan door een geneesheer die wordt opgeroepen om hulp te bieden aan in levensgevaar verkerende personen bij een wegverkeersongeval waarin desgevallend een vrachtwagen betrokken is. De

¹⁰⁵⁴. Zie o.m.: DE NAUW, A., Syllabus Strafrecht, 1992, 118; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, nr. 381, p. 228; DUPONT, L., Strafuitsluitingsgronden in het licht van algemene beginselen van Belgisch strafrecht, Preadvies voor de Jaarvergadering van de Vereniging voor de Vergelijkende Studie van het Recht van België en Nederland, die zal doorgaan in november 1993 te Leuven; TULKENS, Fr. en VAN DE KERCHOVE, M., Introduction au droit pénal, 1991, 209.

In bepaalde buitenlandse Strafwetboeken wordt de noodtoestand uitdrukkelijk omschreven (bv. in het Duitse Strafwetboek: § 34 -rechtvaardigender Notstand- en § 35 -entschuldigender Notstand- StGB). Ook in het nieuwe Franse strafwetboek -inwerkingtreding september 1993- is de figuur van de noodtoestand opgenomen (artikel 122-7 N.C.P. -une cause d'irresponsabilité pénale; het huidige Franse Strafwetboek bevat geen algemene bepaling van de -jurisprudentieel wel erkende- noodtoestand, zie SOYER, J.C., Droit pénal et procédure pénale, 1992, 9ed., 111). Het voorontwerp van Belgisch Strafwetboek (1985) van Koninklijk Commissaris LEGROS bepaalt eveneens in artikel 71 "de staat van noodzaak" als een grond van rechtvaardiging.

verkeersstrafwetschennende gedraging en de veroorzaakte schending (of gevaarstelling) van het beschermde belang van de verkeersveiligheid worden dan gerechtvaardigd wanneer dit verkeersoptreden van de geneesheer het enige middel is om zo snel mogelijk de reeds in levensgevaar verkerende ongevalsslachtoffers medisch te kunnen bijstaan en om aldus het waardevoller rechtsgoed van het leven (trachten) te vrijwaren¹⁰⁵⁵. Ook de vrachtwagenbestuurder die geen andere mogelijkheid heeft dan het uitvoeren van een met het wegverkeersreglement strijdig verkeersmaneuver teneinde een zwaar verkeersongeval te vermijden, kan beroep doen op de rechtsfiguur van de noodtoestand om zijn gepleegde inbreuk op het verkeersstrafrecht te rechtvaardigen.

Deze figuur van de noodtoestand werd gedurende lange tijd in de jurisprudentie van het Hof van Cassatie alsook in een deel van de Belgische rechtsleer voorgesteld als een modaliteit van de schulduitsluitingsgrond van morele overmacht om also een wettelijke aansluiting te vinden bij artikel 71 Sw.¹⁰⁵⁶.

Noodtoestand houdt evenwel fundamenteel een *objectieve en beredeneerde belangenafweging* in die zich desgevallend kan voordoen in een zeer korte tijdsperiode. De in een situatie van noodtoestand verkerende persoon moet een beredeneerde keuze maken tussen twee mogelijke oplossingen van een feitelijk belangenconflict: ofwel de strafwet naleven met eerbiediging van het in de strafwet beveiligd rechtsgoed of rechtsbelang ten nadele echter van

¹⁰⁵⁵. Zie voor een overzicht van de rechtspraak aangaande deze noodtoestandscasus: DE NAUW, A., "La consécration jurisprudentielle de l'état de nécessité", R.C.J.B., 1989, (593), 617, en tevens recent: Pol. Hasselt, 8 maart 1991, Verkeersrecht, 1992, p. 129, nr. 92/56.

¹⁰⁵⁶. Zo heeft de morele overmacht luidens de (vroegere) rechtspraak van het Hof van Cassatie een schulduitsluitende werking: "wanneer de vrije wil van de beklaagde door die dwang is vernietigd of wanneer de beklaagde geplaagd wordt voor een ernstig en dreigend kwaad, niet anders de belangen heeft kunnen vrijwaren die hij verplicht of gerechtigd was voor alle andere te beschermen, dan door het plegen van het hem ten laste gelegde feit" (eigen cursivering; Cass., 12 december 1978, Arr.Cass., 1978-79, 419, R.D.P., met noot SCREVEN, R.; zie in gelijkaardige bewoordingen o.m.: Cass., 17 november 1975, Arr.Cass., 1976, 341, R.W., 1975-76, 2487, met noot; Cass., 10 mei 1977, Arr. Cass., 1977, 925, R.W., 1978-79, 459, met noot WINANTS, A.; Cass., 21 maart 1979, Arr.Cass., 1978-79, 859; Cass., 29 september 1982, Arr.Cass., 1982-83, 156; Cass., 5 november 1985, A.R. 8902, onuitg.). Het tweede (gecursiveerde) luik van de overmachtsdefinitie komt inhoudelijk neer op de figuur van de noodtoestand. Raadpleeg voor een overzicht van de oudere Belgische rechtsleer die de noodtoestand identificeert met morele overmacht: DE NAUW, A., "l.c.", R.C.J.B., 1989, (593), 597.

een belangrijker rechtsgoed of rechtsbelang, ofwel de strafwet overtreden en het minder waardevol rechtsgoed of rechtsbelang schenden in functie van een vrijwaring van een rechtsbelang of rechtsgoed van hogere orde. Het is deze belangenafweging die in de moderne Belgische strafrechtsleer wordt benadrukt om de noodtoestand als *rechtvaardigingsgrond* te onderscheiden van de rechtsfiguur van de morele overmacht die in essentie de wilsvrijheid van de dader uitschakelt en alzo geen ruimte laat voor een beredeneerde keuze¹⁰⁵⁷. Het Hof van Cassatie heeft relatief recent in een beginselarrrest van 13 mei 1987 (de onthulde boevenschuilplaats-arrest) eveneens de noodtoestand erkend als een autonome rechtvaardigingsgrond, te onderscheiden van de schulduitsluitingsgrond van morele overmacht¹⁰⁵⁸.

¹⁰⁵⁷. Zie bv. DE NAUW, A., Syllabus, 1992, 121; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, 229-230; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., o.c., I, 170; VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., Belgisch Strafrecht, 1976, II, nr. 875, p. 436-437; raadpleeg tevens voor het onderscheid tussen noodtoestand en morele overmacht in de recente rechtsleer: DE NAUW, A., "l.c.", R.C.J.B., 1989, 597-599 en FAURE, M., "Financiële problemen als rechtvaardigingsgrond voor milieuverontreiniging?", R.W., 1988-89, (286), 288-289.

Reeds in 1951 heeft FORIERS zeer duidelijk gewezen op het verschil tussen de beide strafrechtsgronden (FORIERS, P., De l'état de nécessité en droit pénal, 1951, 43-45). Voordien was het onderscheid reeds gemaakt door voor-
aanstaande Franse penalisten (zie DUPONT, L., "Een aktueel probleem van penale aansprakelijkheid: de draagwijdte van het begrip "overmacht", Jura Falconis, 1968-69, (199), 204).

¹⁰⁵⁸. Cass., 13 mei 1987, Arr.Cass., 1986-87, 1203, J.T., 1988, 170, R.D.P., 1987, 856, J.L.M.B., 1987, 1165, R.C.J.B., 1989, 588, J.Proc., 4 sept. 1987, 30; DE NAUW, A., "l.c.", R.C.J.B., 1989, 597-630 en Syllabus, 1992, 119; DUPONT, L., Strafuitsluitingsgronden in het licht van algemene beginselen van Belgisch strafrecht, Preadvies voor de Jaarvergadering van de Vereniging voor de Vergelijkende Studie van het Recht van België en Nederland, die zal doorgaan in november 1993 te Leuven; VAN DEN WYNGAERT, C., Strafrecht en Strafprocesrecht, 1991, I, 202.

Luidens dit cassatie-arrest inzake de onthulde boevenschuilplaats kan de rechtvaardigingsgrond van noodtoestand in aanmerking worden genomen wanneer: *"iemand, gelet op de respectieve waarde van de met elkaar in conflict verkerende plichten en gelet op de dreiging van een ernstig kwaad voor anderen, redenen had om te oordelen dat hem, ter vrijwaring van een hoger belang dat hij verplicht of gerechtigd was voor andere te beschermen, geen andere weg openstond dan de feiten te plegen die hem worden verweten"*.

Het Hof besliste vervolgens op principiële wijze dat:

"wanneer de voorwaarden voor het bestaan van noodtoestand vervuld zijn, het bestaan van een fout aan de zijde van de dader waardoor hij zelf de toestand heeft geschapen die hem in nood heeft gebracht, hem nochtans in beginsel niet verhindert zich op die rechtvaardigingsgrond te beroepen" (eigen nadruk).

Door deze principiële beslissing heeft het Hof de noodtoestand definitief erkend als een objectieve rechtvaardigingsgrond (DUPONT, L., *ibid.*; voor een zeer uitgebreid commentaar op dit arrest kan verwezen worden naar het reeds geciteerde artikel van DE NAUW in R.C.J.B., 1989, 593-613).

Het voorhanden zijn van de rechtvaardigingsgrond van noodweer is afhankelijk van de vervulling van vier essentiële voorwaarden (twee positief en twee negatief geformuleerde voorwaarden)¹⁰⁵⁹:

- (1) het bestaan van een onmiddellijke noodzaak tot vrijwaring van het te beschermen belang. Een zeker, actueel en ernstig gevaar moet het belang bedreigen;
- (2) het niet bestaan van een verplichting om het dreigend kwaad te ondergaan¹⁰⁶⁰;
- (3) het te beschermen rechtsgoed of rechtsbelang belang moet een grotere waarde hebben dan het gekrenkte goed of belang. Deze derde voorwaarde drukt de kern uit van de noodtoestand. Het verrichten van de delictstypische gedraging moet voor de rechtsorde een groter voordeel opleveren dan het nalaten van deze gedraging.
De recente rechtsleer verruimt deze kernvoorwaarde door te stellen dat het beveiligde rechtsgoed (hoger of) minstens van gelijke waarde moet zijn als het opgeofferde rechtsgoed¹⁰⁶¹;
- (4) het niet bestaan van een ander middel om het kwaad te vermijden (het subsidiariteitsvereiste). De strafwetsovertreding moet de enige mogelijkheid zijn om het belangrijker rechtsbelang te vrijwaren.

¹⁰⁵⁹. Zie o.m. DE NAUW, A., *Syllabus*, 1992, 119-120; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *o.c.*, 1990, 230-233; TULKENS, FR. en VAN DE KERCHOVE, M., *o.c.*, 1991, 209-212; tevens het in vorige voetnoot geciteerde beginselarrest van 13 mei 1987 en de bijhorende annotatie van DE NAUW in *R.C.J.B.* (voor de voorwaarden van noodtoestand p. 600-607).

¹⁰⁶⁰. Deze tweede voorwaarde komt niet uitdrukkelijk voor in de noodtoestanddefinitie die is weergegeven in het arrest inzake de onthulde bovenschuilplaats. De recente rechtsleer is van oordeel dat deze voorwaarde reeds geïncorporeerd in de eerste voorwaarde (tevens DUPONT, L., *Strafuitsluitingsgronden in het licht van algemene beginselen van Belgisch strafrecht*, Preadvies voor de Jaarvergadering van de Vereniging voor de Vergelijkende Studie van het Recht van België en Nederland, die zal doorgaan in november 1993 te Leuven; tevens VAN DEN WYNGAERT, C., *o.c.*, 1991, I, 208-209).

¹⁰⁶¹. Bv. DUPONT, L., *Strafuitsluitingsgronden in het licht van algemene beginselen van Belgisch strafrecht*, Preadvies voor de Jaarvergadering van de Vereniging voor de Vergelijkende Studie van het Recht van België en Nederland, die zal doorgaan in november 1993 te Leuven; VAN DEN WYNGAERT, C., *o.c.*, 1991, I, 203. FAURE is daarentegen van oordeel dat noodtoestand slechts bestaat wanneer "de balans bij de belangenafweging duidelijk in het voordeel van het te beschermen belang doorslaat" ("l.c.", *R.W.*, 1988-89, 290).

Het zij hierbij opgemerkt dat het Hof van Cassatie in het reeds geciteerde arrest van 13 mei 1987 gewag maakt van de vrijwaring van een HOGER belang.

Aangezien de noodtoestand een rechtvaardigingsgrond is met *algemene draagwijdte*, kan deze ook worden ingeroepen ter rechtvaardiging van inbreuken op de strafrechtelijk gehandhaafde wetgeving inzake het goederenvervoer over de weg. Het is dan uiteraard vereist dat de transportsituatie voldoet aan de vier opgesomde noodtoestandvoorwaarden.

De rechtsfiguur van de noodtoestand wordt in de praktijk van het transportstrafrecht geregeld aangewend als verweermiddel tegen een strafvervolgung wegens *inbreuken op de door de Europese gemeenschapswetgeving vastgelegde maximale rijtijden en minimale rusttijden en het bijhorend controleapparaat van de tachograaf*¹⁰⁶² en dit zowel langs de kant van de chauffeur-werknemer als van de zijde van de vervoeronderneming. Klassiek is het argument van de bestuurder dat het niet-respecteren van de rij- en rusttijden geschiedt onder druk van de vervoerder-werkgever en de enige manier is om zijn arbeidsplaats in de vervoeronderneming te kunnen behouden, terwijl de vervoerder zelf vaak betoogt dat de exploitatie van zijn transportonderneming (de uitvoering van de toegekende transportopdrachten) slechts mogelijk is door overtreding van de desbetreffende strafrechtelijk gesanctioneerde EG-wetgeving. De Belgische strafrechter toont zich evenwel weinig ontvankelijk om op basis van deze argumenten het beroep op de rechtvaardigingsgrond van de noodtoestand te honoreren¹⁰⁶³. Ter vergelijking kunnen we

¹⁰⁶². Bedoeld wordt de EEG-verordening nr. 3820/85 van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (de zgn. sociale verordening, *P.B.L.*, 1985, 370, 1) en de EEG-verordening nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (de zgn. tachograafverordening, *P.B.L.*, 1985, 370, 8). Beide communautaire wetteksten worden in het Belgisch transportstrafrecht strafrechtelijk gehandhaafd door middel van de transportstrafwet van 18 februari 1969 (*B.S.*, 4 april 1969).

¹⁰⁶³. Zo werd bijvoorbeeld een beroep op *noodtoestand* afgewezen voor de bestuurder die de Europese sociale transportnormen inzake het niet-kunnen tonen van de vereiste tachograafschijven had overtreden om te voldoen aan de bevelen van zijn werkgever (Pol. Hoei, 9 februari 1988, *T.Vred.*, 1991, 62). De politierechter achtte de voorwaarden van de noodtoestand niet vervuld. Zo was het niet bewezen dat er een ogenblikkelijk en onvermijdelijk gevaar bestond en dat men aan het dreigend gevaar enkel kon ontsnappen door het plegen van de inbreuk; het vonnis vermeldt hierbij het redelijk gesprek met de werkgever als mogelijk alternatief. Naar onze mening moet een dergelijke feitelijke hypothese strafrechtsdogmatisch eerder beoordeeld worden vanuit het schuldelement en meer precies vanuit de schulduitsluitingsgrond van morele overmacht (zie *supra* hoofdstuk 3, afdeling 3, § 3 Overmacht en dwaling).

Ook in een transportcasus waarin de vervoerder een defecte tachograaf niet had laten herstellen zoals voorgeschreven door de EG-wetgeving om reden dat hij wegens het uit te voeren transport van suikerbieten naar de suikerfabriek het voertuig niet kon immobiliseren gedurende 8 dagen die nodig waren voor de herstelling, werd het argument van de *noodtoestand* verworpen (Corr.

opmerken dat in de kontekst van een overtreding van de milieustrafwetgeving de bescherming van onderneming en tewerkstelling door bepaalde jurisprudentie wel aanvaard werd als meer waardevolle rechtsgoederen en alzo een misdrijftsluitende (rechtvaardigende?) werking kan hebben ten aanzien van de gepleegde milieuwetsovertredingen¹⁰⁶⁴.

Charleroi, 3 juni 1981, J.T.T., 1981, 360; tevens aangehaald door BOSLY, H.D., "Tien jaar sociaal strafrecht 1971-1981. Studie van wetgeving en rechtspraak", in Sociaal strafrecht, DE KEERSMAEKER, J.F. en VAN STEENBERGE, J. (ed.), 1984, p. 115, nr. 54). Dit correctioneel vonnis overweegt dat de normale, zelfs ernstige nadelen inherent aan de eerbiediging van de wet geen noodtoestand uitmaken; de stijging van de produktiekosten, de vertraging of zelfs de onmogelijkheid sommige werken uit te voeren en de verzwaring van de administratieve lasten zijn normale nadelen (zijnde een standpunt dat de correctionele rechte ontleent aan de thesis van H.D. BOSLY, Les sanctions en droit pénal social belge, 1979, 57). Het zij opgemerkt dat in de aangehaalde transportcasus nog toepassing werd gemaakt van de vorige tachograafverordening die voorschreef dat bij uitvallen of gebrekkige werking het apparaat moet worden hersteld uiterlijk wanneer het voertuig terug is op de vestigingsplaats van de onderneming (artikel 18, 1° van de EEG-verordening nr. 1463/70 van 20 juli 1970). De vigerende tachograafverordening laat enigzins meer ruimte, aangezien de herstelling moet plaatsvinden "zodra de omstandigheden dit toelaten" (artikel 16, 1° van de EEG-verordening nr. 3821/85 van 20 december 1985). De versoepeling van de strafrechtelijk gesanctioneerde herstellingsplicht situeert zich wel op het niveau van de specifieke misdrijfomschrijving uit het transportstrafrecht en leidt evident niet tot een verruimde toepassing van de algemene rechtvaardigingsgrond van de noodtoestand.

De ernstige economische en sociale moeilijkheden om zich te schikken naar de communautairrechtelijke transportnormen inzake de rij- en rusttijden (verlamming van het transportbedrijf met het faillissement als noodzakelijk gevolg) werd evenmin aanvaard als een geval van overmacht (zie Cass., 22 december 1981, Arr.Cass., 1981-82, 560; het Hof keurde de motivering goed van een correctioneel vonnis waarin werd geoordeeld dat in deze omstandigheden de voorwaarden van de morele dwang niet vervuld zijn, zie tevens supra hoofdstuk 3, afdeling 3, § 1). Een dergelijke verdediging lijkt ons normaliter -vanuit een strafrechtsdogmatisch standpunt- eerder te kaderen in de kontekst van de rechtvaardigingsgrond van noodtoestand en m.a.w. van de wederrechtelijkheidsbeoordeling.

Dit neemt niet weg dat naar onze mening ook bij een inbreuk op de Europese sociale reglementering zeker ruimte is voor een toepassing van de schulduitsluitingsgrond van de overmacht, vooral in hoofde van de werknemer-bestuurder bij de uitvoering van een welbepaalde transportopdracht (zie eveneens supra hoofdstuk 3).

¹⁰⁶⁴. Zie bv. Gent, 27 juni 1985, R.W., 1986-87, 1691, met noot VANDEPLAS, A. (overtreding van de voorwaarden van een lozingsvergunning; de naleving van de vergunning zou een te zware financiële inspanning vergen van de vergunninghoudende onderneming en zou alzo leiden tot de economische en sociale ondergang van de betrokken onderneming). We vermelden veiligheids halve de "misdrijftsluitende" werking (met een bijhorende vraagteken naar de rechtvaardigende werking) van de in casu nagestreefde bescherming, aangezien het betreffend arrest simultaan meerdere, van elkaar te onderscheiden strafrechtsbegrippen hanteert (zoals noodsituatie, overmacht, overtreding van de zorgvuldigheidsnorm en afwezigheid van alle schuld); zie voor

Deze weigerachtige en strenge houding vanwege de strafrechter kunnen we volledig onderschrijven. Men kan zich in een dergelijke hypothese namelijk reeds afvragen of de kernvoorwaarde van de noodtoestand wel vervuld is, met name of het geschonden belang wel een geringere waarde heeft dan het beveiligde belang. Een objectieve afweging en rangschikking van de feitelijk conflicterende rechtsbelangen of rechtsgoederen is vaak een vrij delicate denkoperatie. Het probleem is onder meer dat het Belgisch strafrecht geen "hiërarchisch gerangschikte catalogus van de door het strafrecht beschermde rechtsgoederen" bevat¹⁰⁶⁵. In de hypothese van de sociale EG-regelgeving voor het wegtransport komt het ons echter voor dat het argument van het behouden van de sociale positie (voor de bestuurder) of van de economische positie (voor de vervoerder) in beginsel in waarde niet opweegt tegen de rechtsbelangen die de Europese wetgever wenst te beveiligen, met name de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden, de sociale vooruitgang en (voornamelijk van belang in deze kontekst omwille van de overschrijding van het sociaal-economische karakter van de te vergelijken belangen) de verhoging van de verkeersveiligheid¹⁰⁶⁶. De waardebalans zal bij de belangenaf-

een zeer grondig en kritisch commentaar terzake : FAURE, M., "l.c.", R.W., 1988-89, 286-297. DUPONT noemt dit arrest een voorbeeld van juridisch gestuntel waartoe de assimilatie van de noodtoestand met de overmacht aanleiding geeft (zie DUPONT, L., Strafuitsluitingsgronden in het licht van algemene beginselen van Belgisch strafrecht, Preadvies voor de Jaarvergadering van de Vereniging voor de Vergelijkende Studie van het Recht van België en Nederland, die zal doorgaan in november 1993 te Leuven). Dit "juridisch gestuntel" heeft blijkbaar ook de aandacht getrokken van de buitenlandse strafrechtsleer (zie: HUBER, B., "Developments of criminal law in Europe: an overview", European Journal of Crime, Criminal Law and Criminal Justice, 1993, nr.1, (57), 68 en "Observations on the development of criminal law in Europe between 1986 and 1988", 1991, p. 17, Suppl. to "Strafrechtsentwicklung in Europa -3- Landesberichte 1986/1988, ESER, A. en HUBER, B. (eds.)).

¹⁰⁶⁵. FAURE, M., "l.c.", R.W., 1988-89, 289 en 296-297. FAURE pleit dan -om rechtsonzekerheid terzake te vermijden- voor het invoeren van een dergelijke hiërarchie van rechtsgoederen in navolging van de bepaling inzake de rechtvaardigende noodtoestand uit het Duitse Strafwetboek (§ 34 StGB).

¹⁰⁶⁶. Als aanvulling kan hierbij worden opgemerkt dat de communautaire wetgever wel heeft toegelaten dat de bestuurder mag afwijken van de bepalingen van de verordening teneinde een geschikte stopplaats te kunnen bereiken onder de dubbele voorwaarde dat hij geen afbreuk doet aan de verkeersveiligheid én de afwijking nodig is om de veiligheid van personen, van het voertuig of van de lading te waarborgen (artikel 12 van de EEG-verordening nr. 3820/85 van 20 december 1985). Deze EG-bepaling die zeker zijn nut kan hebben voor bepaalde delen van het transporttraject die "diefstalgevoelig" zijn, houdt een exceptionele en partiële herschikking in van de beschermde rechtsgoederen en accentueert het belang van de verkeersveiligheid.

weging naar onze mening in de regel overhellen naar het rechtsgoed van de verkeersveiligheid¹⁰⁶⁷. Vanuit dit rechtsgoed zal de transportinbreuk op de rij- en rusttijden normaal geen groter voordeel opleveren voor de rechtsorde dan het nalaten ervan. Behoudens deze kernvoorwaarde moet tevens het verlies van de sociale en economische positie zeker en actueel zijn en dient het overtreden van de Europese vervoerwetgeving (redelijkerwijze) de enige uitweg te zijn om het dreigend sociaal en economisch kwaad af te wenden. Een toepassing van deze strenge bestaansvoorwaarden van noodtoestand zal -algemeen bekeken- weinig ruimte laten om deze rechtvaardigingsgrond te laten gelden bij inbreuken op de penaal gesanctioneerde EG-wetgeving inzake rij- en rusttijden. Ook voor de materie van het transportstrafrecht geldt het -herhaaldelijk in de doctrine benadrukte¹⁰⁶⁸- beginsel dat de rechtvaardigingsgrond van de noodtoestand beperkt moet blijven tot uitzonderlijke situaties.

Indien uit de transportpraktijk ontegensprekelijk zou blijken dat de naleving van de verplichte rij- en rusttijden vanuit sociaal-economisch standpunt algemeen niet haalbaar is, dan biedt een beroep op de strafrechtelijke rechtvaardigingsgrond van de noodtoestand hier zeker geen oplossing. Eerder zal dan een legislatieve interventie vereist zijn om deze sociale vervoernormen desgevallend te versoepelen en aan de vervoersrealiteit aan te passen, weliswaar vanuit de zojuist aangestipte drievoudige doelstelling. Behoudens deze tussenkomst van de wetgever dient ons inziens ook gedacht te worden aan een mogelijke strafrechtelijke interventie die georiënteerd is naar de oorzaken van het overtredingsgedrag. Bij de transportinbreuk vanwege de bestuurder onder rechtstreekse beïnvloeding door de vervoerder, is deze laatste ongetwijfeld zelf in overtreding met de algemene organisatieplicht die hem is opgelegd in artikel 15 van de sociale verordening¹⁰⁶⁹. In

¹⁰⁶⁷. Hierbij is het interessant te vermelden dat het Hof van Cassatie in de kontekst van artikel 1 van de wegverkeerswet van 16 maart 1968 heeft gepreciseerd dat de nagestreefde verkeersveiligheid niet alleen de veiligheid betreft van de voetgangers en van de vervoermiddelen, maar dat hierin ook begrepen is de veiligheid van de bestuurders en van de vervoerde personen (Cass., 17 juni 1980, Arr.Cass., 1979-80, 1299).

¹⁰⁶⁸. Zie bv. DE NAUW, A., "l.c.", R.C.J.B., 1989, 630 en voor het milieustrafrecht: FAURE, M., "l.c.", R.W., 1988-89, 290, 295-296 of het sociaal strafrecht: BOSLY, H.D., O.C., 57.

¹⁰⁶⁹. De vervoeronderneming moet het werk van de bestuurders zodanig organiseren dat deze de bepalingen van de sociale verordening en de tachograafverordening kunnen naleven (artikel 15, 1° van de EEG-verordening nr. 3820/85 van 20 december 1985). Het niet-uitvoeren van deze organisatietaken kan in België strafrechtelijk gesanctioneerd worden op basis van de trans-

geval vervolgens de economische bestaansmogelijkheid van de vervoeronderneming zelf in het gedrang komt bij een stipte naleving van de sociale reglementering, zou het strafrechtelijk optreden verruimd moeten worden tot de andere participanten in het economisch proces van het wegtransport van goederen, zoals de opdrachtgever, de bevrachter, de geadresseerde of de vervoerstussenpersoon. Indien ook deze transportparticipanten op een rechtstreekse wijze strafrechtelijk aansprakelijk kunnen gesteld worden voor het (veroorzaakt) niet-naleven van de rij- en rusttijdverplichtingen door vervoerder en/of bestuurder, kan een ernstige en directe strafbedreiging ertoe leiden dat ook zij een vervoersituatie (helpen) creëren waarin de transportonderneming zonder algemeen-economische belemmering streng de hand kan houden aan de sociale EG-reglementering¹⁰⁷⁰.

portstrafwet van 18 februari 1969 (zie supra hoofdstuk 2, afdeling 2).

¹⁰⁷⁰. Eerder dan te werken met een strafbare deelnemingsconstructie aan de transportmisdrijven gepleegd door de vervoerder en/of bestuurder (de gemeenrechtelijke deelnemingsregeling is in casu toepasselijk krachtens artikel 2 § 1, 2e lid van de transportstrafwet van 18 februari 1969, cf. artikel 100 Sw.), prefereren we dan een rechtstreekse strafbaarstelling in een specifieke transportstrafwettekst. Een voorbeeld hiervan is te vinden in het recente Franse transportstrafrecht. Zo heeft één van de nieuwe strafbaarstellingen in het Decreet n° 92-699 van 23 juli 1992 (J.O., 24 juli 1992, 9988) betrekking op de opdrachtgever die wetens aan een wegvervoerder van goederen (of aan een aangestelde van de vervoerder) instructies geeft die onverenigbaar zijn met het naleven van artikel 6 van de EEG-verordening nr. 3820/85 van 20 december 1985 aangaande de maximale dagelijkse rijtijd (artikel 5, a van dit decreet; zie voor een eerste bespreking van dit decreet: P.B., "Co-responsabilité pénale des donneurs d'ordre", LAMY Transport - T. 1 Route. Bulletin d'actualité, nr. 22, augustus 1992, 2-5). Een vergelijkbare uitbreiding van strafrechtelijke aansprakelijkheid is in het Belgisch transportstrafrecht reeds terug te vinden in de A.D.R.-wetgeving inzake het transport van gevaarlijke goederen, andere dan radioactieve en explosieve stoffen (zie artikel 3 van het K.B. van 16 september 1991, B.S., 16 oktober 1991, tevens supra hoofdstuk 2, afdeling 5).

TITEL 2. DE STRAFSANCTIES TOT BETEUGELING VAN HET TRANSPORTMISDRIJF

HOOFDSTUK 1. EEN OVERZICHT VAN DE IN HET BELGISCH TRANSPORTSTRAFRECHT VOORGESCHREVEN STRAFSANCTIES

Inleiding

Het Belgisch gemeenrechtelijk en bijzonder strafrecht kent twee belangrijke indelingen van de straffen van gemeen recht¹⁰⁷¹ die zijn voorgeschreven tot sanctionering van een misdrijf:

enerzijds de indeling in de drie categorieën die worden opgesomd in artikel 7 van het Strafwetboek (de *criminele*, *correctionele* en *politiestraffen*) en die inhoudelijk verder omschreven worden in de artikelen 8 tot en met 43bis van het Strafwetboek. Op basis van deze drieledige wettelijke strafindeling kan bij toepassing van artikel 1 Strafwetboek het transportmisdrijf worden gekwalificeerd als een transportmisdaad (strafbaar met een criminele straf), een transportwanbedrijf (strafbaar met een correctionele straf) of een transportovertreding (strafbaar met een politiestraf);

anderzijds de indeling in *hoofdstraffen*, *bijkomende straffen* en *subsidiare straffen*. De hoofdstraffen kunnen afzonderlijk worden opgelegd, terwijl de bijkomende straffen enkel tesamen met een hoofdstraf kunnen worden uitgesproken. Het Belgisch strafrecht kent voorts ook één subsidiaire of vervangende straf die verplicht wordt opgelegd bij de hoofd- of bijkomende straf van de geldboete (met name de vervangende gevangenisstraf).

Het is de hoofdstraf die determineert of het geheel van de voor een misdrijf voorgeschreven straffen (hoofd- en bijkomende straffen) van criminele, correctionele of politieke aard is overeenkomstig de drieledige strafindeling van artikel 7 Sw. In het verlengde hiervan bepaalt de hoofdstraf dan tevens de aard van het (transport)misdrijf overeenkomstig de drieledige misdrijfindeling van artikel 1 Sw.

Vanuit een toepassing van deze twee hoofd-strafindelingen geven we hierna eerst een overzicht van de gevangenisstraffen en geldboeten die zijn voorgeschreven in de door ons bestudeerde nationale en regionale bijzondere strafwetten (afdeling 1), waarna we vervolgens twee bijkomende straffen tot beteugeling van de transportmisdrijven overlopen (afdeling 2).

¹⁰⁷¹. Deze straffen van gemeen recht worden geplaatst tegenover de politieke straffen die gelden voor de politieke misdaden (zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., Handboek Belgisch Strafrecht, 1990, nr. 634). Omwille van het ontbreken van politieke misdaden in het door ons bestudeerde transportstrafrecht, wordt uiteraard verder geen rekening gehouden met deze politieke straffen.

Afdeling 1. OVERZICHT VAN DE GEVANGENISSTRAFFEN EN DE GELDBOETEN

De bijzondere strafwetten uit het Belgisch transportstrafrecht bepalen als hoofdstraffen de **GEVANGENISSTRAF** en de **GELDBOETE** die beide op grond van de wettelijke strafmaat van **CORRECTIONELE** aard zijn¹⁰⁷².

(I) De gevangenisstraf heeft steeds het karakter van een *hoofdstraf*, terwijl de geldboete slechts een hoofdstraf is wanneer deze afzonderlijk (zonder een gevangenisstraf) ofwel wordt voorgeschreven in de strafbepaling ofwel wordt uitgesproken door de strafrechter. Bij het samengaan van de geldboete met de gevangenisstraf -in de strafwettekst of in de strafrechtelijke uitspraak-, verkrijgt de geldboete steeds het karakter van een *bijkomende straf*. Het grootste gedeelte van de in onze studie geselecteerde strafwetten bepalen zowel een gevangenisstraf als een geldboete¹⁰⁷³.

(II) Deze twee hoofdstraffen -de gevangenisstraf en de geldboete- kunnen van correctionele of politionele aard zijn (artikel 7 Sw.). De gevangenisstraf van ten minste acht dagen en de geldboete van ten minste van 26 frank zijn straffen van correctionele aard (artikel 25 en 38, lid 2); onder deze correctionele minimumgrens vormen ze politiestraffen (artikel 28 en 38, lid 1 Sw.). Om deze aard van de hoofdstraf te bepalen geldt het in de strafwet voorziene maximum als onderscheidingscriterium, ook indien het minimum en maximum van de hoofdstraf zouden verschillen van aard¹⁰⁷⁴. Bij een toepas-

¹⁰⁷². Op deze correctionele strafkwalificatie bestaat slechts één uitzondering die voorkomt in de bijzondere strafwet die onder meer het wegvervoer van explosieve stoffen reguleert. Artikel 6, lid 1 van de Wet van 28 mei 1956 bestraft namelijk (o.m.) een vervoer van explosieve stoffen met het oogmerk om een misdaad tegen personen of tegen eigendommen te plegen of aan de uitvoering daarvan mee te werken, met de criminele hoofdstraf van *opsluiting* (opsluiting is een criminele straf die een vrijheidsberoving kan inhouden van vijf tot tien jaar - artikel 7 juncto artikel 13 Sw.).

¹⁰⁷³. Slechts bepaalde regionale milieuwetgeving inzake de afvalstoffen schrijft voor zekere misdrijfgevallen enkel een geldboete voor (met name artikel 26 van de Brusselse Ordonnantie van 7 maart 1991), alsmede één nationale bijzondere strafwet inzake het transport van één soort van gevaarlijke goederen voor één type van misdrijf (met name artikel 3 van de Wet van 5 mei 1888 - betreft het controlemisdrijf bij vervoer van explosieve stoffen). In deze twee gevallen heeft de geldboete op basis van de in de wet bepaalde straf steeds het karakter van een correctionele hoofdstraf.

¹⁰⁷⁴. VERSTRAETEN, R. en SPRIET, B., "De drieledige indeling van de misdrijven als leidraad van het strafrecht: een verdachte eenvoud", in Lib-ber Amicorum Marc Châtel, 1991, (467), 474.

Deze laatste precisering is in het Belgisch transportstrafrecht van belang voor bepaalde A.D.R.-transportmisdrijven die bestraft worden met de straffen voorzien in artikel 29, 2e lid van de wegverkeersstrafwet van 16 maart 1968 (een hoofdgevangenisstraf van één dag tot één maand). Dit maximum is

sing van dit technisch onderscheidingscriterium van de aard van het in de strafwet voorgeschreven maximum van de hoofdstraf moeten al de straffen uit de door ons bestudeerde Belgische (nationale en regionale) bijzondere strafwetten, worden gekwalificeerd als CORRECTIONELE straffen. In het verlengde van deze strafkwalificatie volgt dan de misdrijfkwalificatie: de in onze studie aan bod komende transportmisdrijven dienen te worden beschouwd als transportWANBEDRIJVEN.

In geval de strafrechter een transportmisdrijf bestraft met een GELDBOETE -zij het als hoofdstraf, zij het als bijkomende straf-, dan dient elke geldboete teneinde de muntontwaarding op te vangen verhoogd te worden met een aantal *opdecimes* (momenteel -sinds 10 juli 1992- een bedrag van 990 *opdecimes*, wat neerkomt op een vermenigvuldiging met 100)¹⁰⁷⁵ en moet vervolgens bij deze geldboete tevens een vervangende gevangenisstraf worden uitgesproken (in beginsel van acht dagen tot drie maanden of desgevallend van één dag tot drie dagen) die kan worden uitgevoerd bij gebreke van betaling binnen de twee maanden vanaf de uitspraak op tegenspraak of vanaf de betekening in geval van een uitspraak bij verstek (artikel 40 Sw.)¹⁰⁷⁶. Tot slot zij het vermeld dat verschillende van de door ons bestudeerde bij-

van correctionele aard (artikel 25 Sw.), terwijl het minimum een politiestraf uitmaakt (artikel 28 Sw.). Op basis van het maximum wordt de gehele straf gekwalificeerd als een correctionele straf, zodat het betreffende A.D.R.-misdrijf naar de wettelijke strafmaat moet beschouwd worden als een transportwanbedrijf. Deze laatste kwalificatie als transportwanbedrijf heeft bv. zijn belang bij een strafbare deelneming aan het A.D.R.-misdrijf; strafbare deelneming is namelijk enkel mogelijk aan een misdaad of een wanbedrijf, doch niet aan een overtreding (zie de artikelen 66-69 Sw.).

¹⁰⁷⁵. Het huidig aantal *opdecimes* (990) wordt vastgelegd door artikel 162 van de Wet van 26 juni 1992 (B.S., 30 juni 1992); voor een bespreking van de *opdecimes* kan verwezen worden naar ARNOU, P., "Opdecimes", in Commentaar Strafrecht en Strafvordering.

¹⁰⁷⁶. Het uitspreken van de vervangende gevangenisstraf is m.a.w. verplicht, doch de tenuitvoerlegging is facultatief. Het maximum van de vervangende gevangenisstraf is rechtstreeks vastgelegd in artikel 40 Sw., terwijl het minimum wordt bepaald door een combinatie van de artikelen 25, 28, 38 en 83 Sw. (zie: DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., O.C., 1990, nr. 676). Deze duur van de vervangende gevangenisstraf is afhankelijk van de natuur van het misdrijf, die in deze kontekst wordt bepaald door de aard van de in concreto door de strafrechter uitgesproken straf en niet de aard van de in de strafwet bepaalde straf (zie VERSTRAETEN, R. en SPRIET, B., I.C., 1991, nr. 21, p. 481-482). Wanneer de strafrechter tot sanctionering van een transportmisdrijf een correctionele hoofdstraf oplegt, dan bedraagt de vervangende gevangenisstraf bij de geldboete minimaal 8 dagen en maximaal 3 maanden. Indien de hoofdstraf evenwel door toepassing van verzachtende omstandigheden op het niveau komt van een politiestraf, moet deze subsidiaire straf bij de geldboete gelegen zijn tussen één en drie dagen.

zondere strafwetten voorschrijven dat de burgerlijk aansprakelijke persoon (artikel 1384 B.W. -wat in de kontekst van het transportstrafrecht de werkgever is, zowel de natuurlijke persoon als de rechtspersoon) tevens aansprakelijk is voor de uitgesproken geldboete¹⁰⁷⁷. Deze -tot de geldboete uitgebreide- *civielrechtelijke aansprakelijkheid* die een afwijking impliceert op het algemeen beginsel van het persoonlijk karakter van de straf, bestaat echter enkel bij een uitdrukkelijke wettekst terzake¹⁰⁷⁸. Aangezien deze geldboete in hoofde van de burgerlijk aansprakelijke werkgever geen

¹⁰⁷⁷. Met name in thematische volgorde overeenkomstig het hiernavolgend schema in -met een enigszins verschillende terminologie-:

- de Wet van 18 februari 1969 (artikel 2 § 4: "de personen die op grond van artikel 1384 B.W. aansprakelijk zijn ...");
- de Wet van 26 juni 1967 (artikel 11, lid 2: "de personen die burgerlijk aansprakelijk zijn op grond van artikel 1384 B.W. ...");
- de wegverkeerswet van 16 maart 1968 (artikel 67: "zij die overeenkomstig artikel 1384 B.W. aansprakelijk zijn ...");
- de Wet van 21 juni 1985 (artikel 4 § 2: "de natuurlijke of rechtspersonen zijn burgerlijk aansprakelijk ...");
- de Wet van 10 juni 1952 (artikel 9: "de werkgever is burgerlijk aansprakelijk ...");
- de Wet 9 juli 1984 (artikel 13: "de werkgever is burgerrechtelijk aansprakelijk ...");
- de Wet van 22 juli 1974 (artikel 28: "de werkgever is burgerlijk aansprakelijk ...").

Niettegenstaande enkel de transportstrafwet van 21 juni 1985 (inzake technische en A.D.R.-reglementering) mede uitdrukkelijk de rechtspersoon vermeldt, kunnen de bepalingen uit de andere strafwetten eveneens worden toegepast op zowel de natuurlijke als de rechtspersoon-werkgever.

Zie aangaande deze burgerlijke aansprakelijkheid voor de geldboeten o.m.: FAURE, M., De strafrechtelijke toerekening van milieudelicten, 1992, 85-91 en MERCKX, D., "Civielrechtelijke aansprakelijkheid en geldboeten", R.W., 1987-88, 644-646.

¹⁰⁷⁸. Zie o.m. Cass., 5 mei 1969, Arr.Cass., 1969, 850; Cass., 21 maart 1972, Arr.Cass., 1972, 699; Cass., 26 november 1973, Arr.Cass., 1974, 344; Cass., 10 september 1980, Arr.Cass., 1980-81, 31; Antwerpen, 8 oktober 1987, R.W., 1987-88, 644, met noot MERCKX, D.

In het transportstrafrecht wordt deze civielrechtelijke aansprakelijkheid voor de geldboete niet voorzien in de Wet van 1 augustus 1960 (professioneel goederenvervoer), in de Wet van 29 maart 1958 (radioactieve stoffen) en in de Wet van 28 mei 1956 (explosieve stoffen).

In de geregionaliseerde strafwetten die relevant zijn voor het transportstrafrecht werden de bepalingen aangaande de burgerlijke aansprakelijkheid voor de geldboete in hoofde van een ander persoon dan de veroordeelde vernietigd door het Arbitragehof (zie voor het Vlaams afvaldecreet van 1981: Arbitragehof, 11 mei 1989 (nr. 11/89), B.S., 31 mei 1989, 9482; voor het Waals afvaldecreet van 1985: Arbitragehof, 5 april 1990 (nr. 15/90), B.S., 24 mei 1990, 10706 en voor het Vlaams milieuvergunningdecreet van 1985: Arbitragehof, 7 mei 1992 (nr. 38/92), B.S., 7 oktober 1992, 21552, T.M.R., 1992, 39; tevens FAURE, M., o.c., 1992, 89-91 en VERSTRAETEN, R., Strafrechtelijke aspecten van de staatshervorming, Syllabus Postuniversitair Centrum West-Vlaanderen, 1991, 22-23).

straf is maar het karakter van een burgerlijke schuld behoudt, gaat deze civiele schuld voor hem niet gepaard met de zojuist aangehaalde vervangende gevangenisstraf¹⁰⁷⁹.

Hierna geven we in een schema de gevangenisstraffen en geldboeten weer die zijn voorgeschreven in de door ons geselecteerde transportstrafwetten. In dit schema hebben we de desbetreffende strafwetten niet chronologisch, maar thematisch gerangschikt volgens de volgorde die we supra in acht hebben genomen bij de bespreking van het materieel element van het transportmisdrijf¹⁰⁸⁰. Indien binnen een zelfde transportthema meerdere strafwetten of meerdere strafbepalingen binnen dezelfde strafwet kunnen worden toegepast, wordt in de eerste informatiekolom (A) de inhoud van de strafrechtelijk gehandhaafde transportregeling aangestipt. In de derde kolom (C) van het schema vermelden we of de strafrechter reeds in de bijzondere strafwettekst de mogelijkheid verkrijgt om de geldboete afzonderlijk van de gevangenisstraf uit te spreken¹⁰⁸¹. Een dergelijke strafrechtelijke uitspraak verleent dan aan de opgelegde geldboete het karakter van een hoofdstraf. Na het schema geven we enkele bedenkingen terzake.

¹⁰⁷⁹. DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, nr. 659; MERCKX, D., l.c., nr. 4, p. 645.

¹⁰⁸⁰. Met name in Deel II, Titel 1, Hoofdstuk 2: (1) goederenvervoer tegen vergoeding, (2) rij- en rusttijden en tachograaf, (3) vervoertussenpersonen, (4) technische vereisten voor het voertuig, (5) gevaarlijke goederen en (6) afvalstoffen.

¹⁰⁸¹. De strafwetgever gebruikt hiervoor de klassieke formule van "de overtreding van ... wordt gestraft met een gevangenisstraf van ... en een geldboete van ..., of met één van die straffen alleen." (eigen nadruk). Deze wettelijke combinatie van cumulatieve en alternatieve straftoepassing is voorgeschreven in al de bestudeerde strafwetten, behalve in bepaalde correctionele strafbepalingen uit de strafwet van 28 mei 1956 die (o.m.) als rechtsgrond fungeert voor de regulering van het transport van explosieve stoffen (met name de artikelen 7 en 11 van deze wet van 1956). Indien de bijzondere strafwet niet voorziet in deze alternatieve straftoepassing, kan de "en" uit de strafwettelijk uitsluitend bepaalde cumulatieve straftoepassing door de strafrechter zelfstandig worden omgezet in een "of" door gebruik te maken van verzachtende omstandigheden op basis van artikel 85 Sw. (dit veronderstelt wel dat de bijzondere strafwet artikel 85 Sw. conform artikel 100 Sw. toepasselijk verklaart). Betreffende de twee geciteerde artikelen uit de Wet van 28 mei 1956 is naar onze mening artikel 85 Sw. toepasselijk voor de misdrijven omschreven in artikel 7, doch niet voor deze uit artikel 11. Voor deze laatste strafbepaling blijft dan de verplichte en exclusieve cumulatieve straftoepassing behouden. Het zij tevens vermeld dat ook artikel 6, lid 1 van de Wet van 28 mei 1956 een cumulatieve straftoepassing voorschrijft, doch de aldaar bepaalde straffen zijn -exceptioneel- van criminele aard (opsluiting, zie artikel 7 Sw. en supra noot 1071). Bij de criminele straffen is de geldboete steeds van bijkomende aard.

SCHEMA VAN DE VOORGESCHREVEN GEVANGENISSTRAFFEN EN GELDBOETEN

(A)	(B)	(C)	(D)
TRANSPORTMATERIE + STRAFWET	GEVANGENIS- STRAF	EN/OF	GELDBOETE

(I) GOEDERENVERVOER
TEGEN VERGOEDING

Wet 1 aug. 1960
(art. 10 § 1, 1e lid)

Acht dagen	EN	50 -
tot	/	10.000
zes maanden	OF	frank

→ vergunningsstelsel
→ verplichte CMR-
vrachtbrief

Wet 18 feb. 1969
(art. 2 § 1, 1e lid)

Acht dagen	EN	50 -
tot	/	10.000
zes maanden	OF	frank

→ kwalitatieve toe-
gangsvoorwaarden

(II) RIJ- EN RUSTTIJDEN
EN TACHOGRAAF

Wet 18 feb. 1969
(art. 2 § 1, 1e lid)

Acht dagen	EN	50 -
tot	/	10.000
zes maanden	OF	frank

(III) VERVOER-TUSSEN-
PERSONEN

Wet 26 juni 1967
(art. 11, 1e lid)

Acht dagen	EN	26 -
tot	/	1.000
één maand	OF	frank

(IV) TECHNISCHE VEREISTEN
VOOR HET VOERTUIG

Wet 21 juni 1985 (art. 4 § 1, 1e lid)	Acht dagen	EN	10 -
	tot	/	10.000
	drie maanden	OF	frank

(V) VERVOER VAN GEVAAR-
LIJKE GOEDEREN (ADR)

Wet 16 maart 1968 (art. 29, 2e lid)	Eén dag	EN	10 -
	tot	/	500
	één maand	OF	frank

- gevaarlijke goederen
behoudens explosieve
en radioactieve stof-
fen
 - wijze van vervoer,
dienstvoorschriften en
speciale voorschriften
voor onderweg
-

Wet 21 juni 1985 (art. 4 § 1, 1e lid)	Acht dagen	EN	10 -
	tot	/	10.000
	drie maanden	OF	frank

- gevaarlijke goederen
behoudens explosieve
en radioactieve stof-
fen
 - voertuigen en uitrus-
ting + tanks en reci-
piënten (niet voor
ADR-klasse 2)
-

Wet 10 juni 1952 (art. 6)	Acht dagen	EN	26 -
	tot	/	500
	één jaar	OF	frank

- gevaarlijke goederen
behoudens explosieve
en radioactieve stof-
fen
- laden, lossen en be-
handeling + enkel
voor ADR-klasse 2:
tanks en recipiënten

Wet 18 feb. 1969 (art. 2 § 1, 1e lid)	Acht dagen	EN	50 -
	tot	/	10.000
	zes maanden	OF	frank
→ ADR-opleidingsgetuig- schrift (niet voor radioactieve stoffen)			

Wet 29 maart 1958 (art. 7, 1e lid)	Drie maanden	EN	1.000 -
	tot	/	10.000
	twee jaar	OF	frank
→ radioactieve stoffen (inclusief ADR-opleidingsge- tuigschrift)			

Wet 28 mei 1956			
→ explosieve stoffen			
* inbreuk op het uit- voeringsbesluit (art. 5)	Vijftien dagen	EN	100 -
	tot	/	1.000
	twee jaar	OF	frank

* inbreuk met bepaalde gevolgen (art. 7) - lichamelijk letsel of - de dood	♦ Eén maand	EN	26 -
	tot		200
	twee jaar		frank
♦ Zes maanden	Zes maanden	EN	100 -
	tot		600
	vijf jaar		frank

* vervoer met bijzon- der opzet (misdrijf tegen personen of tegen eigendommen) (art. 6)	♦ Opsluiting	EN	100 -
			4.000
			frank
♦ Eén maand	Eén maand	EN	100 -
	tot	/	2.000
	drie jaar	OF	frank

* inbreuk op maatregel- en van de provin- ciegouverneur en de burgemeester (art. 11)	Vijftien dagen	EN	100 -
	tot		1.000
	twee jaar		frank

Wet van 5 mei 1888
(art. 3)

/

26 - 100
frank

→ explosieve stoffen (ver-
hinderen toezicht)

(VI) VERVOER VAN
AFVALSTOFFEN

Wet 9 juli 1984
(art. 10)

Acht dagen	EN	100 -
tot	/	100.000
één jaar	OF	frank

→ in-, uit- en
doorvoer van
afval

Wet 22 juli 1974
(art. 25)

Acht dagen	EN	100 -
tot	/	100.000
één jaar	OF	frank

→ giftige afval

Decreet 2 juli 1981
(art. 56)

Acht dagen	EN	100 -
tot	/	100.000
één jaar	OF	frank

→ Vlaamse afvalre-
geling

Decreet 28 juni 1985
(art. 39 § 1)

Acht dagen	EN	100 -
tot	/	100.000
één jaar	OF	frank

→ Vlaamse milieuver-
gunning (nog niet
voor afvalvervoer)

Decreet 5 juli 1985

→ Waalse afvalregeling

* vervoer zonder erkenning of (indien bepaald in uitvoeringsbesluit) zonder naleving van de erkenningsvoorwaarden (voor de niet-gevaarlijke afvalstoffen) (art. 51 § 1, 1° en 4°)	Acht dagen	EN	100 -
	tot	/	100.000
	zes maanden	OF	frank

* zelfde handeling voor gevaarlijke afvalstoffen (art 51 § 1 - § 3)	Acht dagen	EN	500 -
	tot	/	500.000
	zes maanden	OF	frank

Ordonnantie 7 maart 1991

→ Brusselse afvalregeling

* vervoer zonder erkenning of (indien bepaald in uitvoeringsbesluit) zonder naleving van erkenningsvoorwaarden (voor de niet-gevaarlijke afvalstoffen) (art. 26 § 1, 1° en 4°)	Drie maanden	EN	100 -
	tot	/	500.000
	één jaar	OF	frank

* zelfde handeling voor gevaarlijke afvalstoffen (art. 26 § 1 - § 3)	Drie maanden	EN	500.000 -
	tot	/	2.500.000
	één jaar	OF	frank

* andere inbreuken op uitvoeringsbesluiten (voor niet gevaarlijke afval) (art. 26 § 2)	/		100 -
			500.000
			frank

* zelfde handeling voor gevaarlijke afvalstoffen (art. 26 § 2 - § 3)	/		500.000 -
			2.500.000
			frank

Wet 29 maart 1958	Drie maanden	EN	1.000	-
(art. 7, 1e lid)	tot	/	10.000	
→ radioactieve afvalstoffen	twee jaar	OF	frank	

**Gevaarlijke afvalstoffen
(in de ADR-betekenis) bij
inbreuken op de ADR-regle-
mentering**

Zelfde indeling van strafmaat zoals
weergegeven in punt V van dit schema,
desgevallend in samenloop met een spe-
cifieke afvalwet (bv. de Wet van 9 juli
1984 inzake de in-, uit- en doorvoer
van gevaarlijke ADR-afvalstoffen)

Het is enigzins begrijpelijk dat het zojuist weergegeven schema van de gevangenisstraffen en geldboeten uit het "Belgisch transportstrafrecht" globaal een vrij dispaat beeld weergeeft, aangezien we verschillende nationale en regionale strafwetten die ofwel volledig ofwel slechts partieel een transportactiviteit normeren, hebben samengebracht onder de gezamenlijke noemer van het transportstrafrecht. Het is deze vervoeractiviteit, desgevallend in combinatie met het transportinstrument en het transportobject die fungeert als eenheidsmakende factor tussen de geselecteerde strafwetten die verspreid liggen op het oeverloos terrein van het Belgisch bijzonder strafrecht.

Uit het schema is evenwel af te leiden dat binnen bepaalde deelgroepen van de geselecteerde strafwetten de naar Belgisch strafrecht "klassieke" straffen op een vrij uniforme wijze zijn voorgeschreven. Zo zijn deze straffen identiek in de twee strafwetten die uitsluitend een transportmaterie reguleren en een groot gedeelte van het sanctioneringsveld in het Belgisch transportstrafrecht innemen; met name de Wet van 1 augustus 1960 en de Wet van 18 februari 1969 die als strafwet betrekking hebben op de essentiële materies van het professioneel goederenvervoer over de weg en van de europeesrechtelijk geregelde rij- en rusttijden en de tachograaf. Eenzelfde strafeenvormigheid is te vinden in de nationale en bepaalde regionale afvalstrafwetgeving die (onder meer) het transport van afvalstoffen normeert; met name de Wet van 9 juli 1984, de Wet van 22 juli 1974, het Vlaams afvaldecreet van 2 juli 1981 en hierbij aansluitend het Vlaams milieuvergunningsdecreet van 28 juni 1985.

Deze vastgestelde eenvormigheid binnen bepaalde subgroepen van vervoerstrafwetten kan nochtans geenszins worden veralgemeend. Ook binnen deze zogenaamde subgroepen zijn merkwaardige strafverschillen vast te stellen die veel minder begrijpelijk overkomen.

Zo bestaat er een discrepantie tussen de correctionele strafmaat van de Wet van 1 augustus 1960 (professioneel goederenvervoer) en van de Wet van 26 juni 1967; twee strafwetten die nochtans binnen een exclusieve transportmaterie een vergunningsstelsel invoeren. Waarom moet een transporteur die een bezoldigd vervoer van goederen verricht zonder vervoervergunning maximaal kunnen bestraft worden met een gevangenisstraf van zes maanden en een geldboete van 1.000.000 frank (10.000 x 100-opdecimes), terwijl een vervoertussenpersoon die opereert zonder de vereiste vergunning (slechts) kan betuigd worden met een maximumgevangenisstraf van één maand en een maximumgeldboete van 100.000 frank (1.000 x 100-opdecimes) ? Het komt ons logisch en wenselijk voor dat deze maximumstraffen uit de beide transportstrafwetten met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

Ook binnen de groep van strafwetten die (zouden) moeten fungeren als strafrechtsgrond voor de A.D.R.-misdrijven (wegvervoer van gevaarlijke goederen -nr. V van het schema) is een uniformiteit haast onvindbaar. Zo kan een opklimmende lijn van maximumgevangenisstraffen worden uitgetekend vanaf 1 maand, gaande via drie en zes maanden en één jaar, tot maar liefst twee jaar gevangenisstraf. Zelfs de minimumgevangenisstraf die doorgaans van vrij stabiele aard is, varieert bij het vervoer van gevaarlijke goederen van één dag tot zes maanden met tussenstadia op acht en vijftien dagen en op één en drie maanden. Dergelijke strafsprongen zijn naar onze mening enkel vanuit de aard van het gevaarlijk produkt of vanuit een bijzonder kenmerk van de vervoerhandeling moeilijk te verantwoorden.

De zojuist aangehaalde zeer diverse en problematische strafmaat die is voorgeschreven voor de bestraffing van de A.D.R.-misdrijven staat ook in schril contrast met de strafmaat uit andere transportstrafwetten die vergelijkbare vervoermisdrijven (kunnen) beteugelen.

Het niet-correct invullen van de CMR-vrachtbrief als verplicht administratief vervoerdocument overeenkomstig de reglementering inzake het professioneel goederenvervoer is bijvoorbeeld maximaal sanctioneerbaar met een gevangenisstraf van zes maanden en een geldboete van 1.000.000 frank (10.000 x 100; strafwet van 1 augustus 1960), terwijl het niet-aanbrengen op hetzelfde document van de belangrijke A.D.R.-vermeldingen (bijvoorbeeld de identificatie van het gevaarlijk goed) (slechts) kan bestraft worden met een maximumgevangenisstraf van één maand en een maximale geldboete van

50.000 frank (500 x 100; wegverkeerswet van 16 maart 1968). Dit verschil in correctionele maximumstrafmaat is omgekeerd evenredig met de waarde van het terzake strafrechtelijk beveiligd rechtsgoed (economische belangen tegenover bescherming van mens en milieu).

Aangezien een onregelmatig A.D.R.-transport van gevaarlijke (niet radio-actieve) afvalstoffen mede kan worden beteugeld met de straffen uit bepaalde afvalstrafwetten (bijvoorbeeld de nationale strafwet van 9 juli 1984 inzake de invoer, uitvoer en doorvoer van afvalstoffen) die doorgaans een merkkelijk hogere strafmaat voorschrijven, ontstaat er tevens een strafmaatkloof bij de bestrafing van eenzelfde A.D.R.-onregelmatig transport van enerzijds gevaarlijke afvalstoffen en anderzijds gevaarlijke niet-afvalstoffen (met als grootste kloof bij de maximumstraffen een gevangenisstraf van één jaar tegenover één maand en een geldboete van 10.000.000 (10.000 x 100) frank tegenover 50.000 (500 x 100) frank !)¹⁰⁸².

Behoudens deze illustratie van enkele, moeilijk te verantwoorden discrepanties in strafmaat tussen de verschillende transportwetten onderling, valt vanuit een algemeen overzicht van de schematisch opgesomde gevangenisstraffen de lage strafmaat in de geselecteerde bijzondere strafwetten onmiddellijk op en dit voornamelijk in vergelijking tot de gevangenisstraffen die in het Strafwetboek zijn bepaald voor enkele -voor het wegtransport relevant geachte- gemeenrechtelijke misdrijven. De voorgeschreven geldboeten zijn daarentegen merkkelijk hoger in het transportstrafrecht dan in het commune strafrecht.

De gemiddelde gevangenisstraf in het transportstrafrecht situeert zich ongeveer op een dubbel niveau (enerzijds zes maanden en anderzijds één jaar), terwijl de maximumgevangenisstraf voor bijvoorbeeld een (eenvoudige) diefstal, een misbruik van vertrouwen of een valsheid in transportdocumenten maar liefst vijf jaar bedraagt (respectievelijk artikel 463, 491 en 196 juncto 25 Sw.)¹⁰⁸³. Het wegnemen van een klein onderdeel van de lading kan dan -in theorie- maximaal worden beteugeld met een gevangenisstraf van 5 jaar, terwijl een vervoer (desgevallend van gevaarlijke goederen) met een voertuig dat technisch in zeer slechte en daardoor onveilige staat verkeert

¹⁰⁸². De maximumstraffen uit dit laatste voorbeeld hebben we ontleend aan respectievelijk artikel 10 van de Wet van 9 juli 1984 en artikel 29, 2e lid van de wegverkeerswet van 16 maart 1968.

¹⁰⁸³. Bij het bepalen van de vrijheidsstraf voor de valsheid in handels- en private geschriften (artikel 196 Sw.) werd reeds rekening gehouden met een -in de strafrechtspraxis gebruikelijke- correctionalisatie van deze misdaad op basis van verzachtende omstandigheden.

en/of zwaar overladen is, slechts aanleiding kan geven tot een maximale vrijheidsberoving van drie maanden (Wet van 21 juni 1985). Ook op het vlak van het niet-invullen (of niet-gebruiken) van bepaalde transportdocumenten en het bedrieglijk vervalsen van dezelfde documenten botst men op zeer grote verschillen in strafmaat. De maximumgevangenisstraf van zes maanden voor het niet-gebruiken van een tachograafschijf als verplicht registratieblad bij het controleapparaat inzake de rij- en rusttijden (Wet van 18 februari 1969) wordt in de hypothese van een bedrieglijke vervalsing van de tachograafschijf opgetrokken tot vijf jaar gevangenisstraf. Eenzelfde verhoging van de correctionele maximumgevangenisstraf doet zich voor bij het niet-gebruiken van een CMR-vrachtbrief als verplicht administratief document in de kontekst van het beroepsgoederenvervoer (Wet van 1 augustus 1960) en het bedrieglijk vermommen van de waarheid in ditzelfde transportgeschrift. Deze disproportie tussen de commune en bijzondere strafmaat wordt nog vergroot in de hypothese van (weer) de A.D.R.-transportmisdrijven. Het niet-aanbrengen van de vereiste A.D.R.-gegevens inzake de gevaarlijke lading in het verplichte vervoerdocument is namelijk maximaal strafbaar met een gevangenisstraf van één maand (wegverkeerswet van 16 maart 1968), terwijl de maximale strafmaat voor een bedrieglijke vervalsing van dezelfde A.D.R.-transportgegevens opnieuw opklimt tot een gevangenisstraf van vijf jaar¹⁰⁸⁴.

Uit deze -ons inziens onbegrijpelijke- wanverhouding inzake strafmaat bij een niet-gebruik van een transportdocument en het vervalsen van ditzelfde geschrift, blijkt reeds duidelijk het gemis aan reële strafdreiging die uitgaat van de in het vigerend transportstrafrecht voorgeschreven straffen. Dit geldt alleszins op het vlak van de vrijheidsberovende straf, waarbij onvoldoende compensatie voorhanden is op het niveau van de bijkomende straffen. Het optrekken van de globale maximumstrafmaat tot deze die bepaald is in de nationale strafwetten inzake afvalstoffen (een gevangenisstraf van één jaar en een geldboete van 100.000 frank, verhoogd met opdecimes), lijkt ons dan ook voor de lager gesitueerde straffen uit het Belgisch transportstrafrecht een prioritaire straf-inhaaloperatie uit te maken¹⁰⁸⁵.

¹⁰⁸⁴. In deze laatste geschetste casus inzake A.D.R.-vervoer komt men zelfs tot een werkelijk verbazingwekkende disjunctie inzake strafmaat. De maximumgevangenisstraf van één maand uit de toepasselijke strafnorm van de bijzondere strafwet (artikel 29, 2e lid wegverkeerswet) zal dan namelijk volledig gelijk zijn aan de laagst mogelijke gevangenisstraf uit de toepasselijke strafbepaling van het Strafwetboek bij aanneming van verzachtende omstandigheden (één maand; artikel 196 juncto artikel 80, laatste lid Sw.)!

¹⁰⁸⁵. Voor een verder (kritisch) commentaar op de in het Belgisch transportstrafrecht voorgeschreven hoofd- en bijkomende straffen en een

Afdeling 2. OVERZICHT VAN TWEE BIJKOMENDE STRAFFEN

Behoudens de geldboete, die wanneer ze samen met een gevangenisstraf wordt opgelegd het karakter verkrijgt van een bijkomende straf, beschikt de strafrechter nog over andere bijkomende straffen uit het gemeenrechtelijk en bijzonder strafrecht om een transportmisdrijf strafrechtelijk te sanctioneren. Hierna besteden we aandacht aan de bijkomende straf van de bijzondere verbeurdverklaring (§ 1) en de tijdelijke oplegging van het voertuig (§ 2).

§ 1. DE BIJZONDERE VERBEURDVERKLARING

In het gemeenrechtelijk strafrecht schrijft artikel 42 Sw. de straf voor van de *bijzondere verbeurdverklaring* van de instrumenten en voorwerpen van het misdrijf (artikel 42, 1°), van de produkten van het misdrijf (artikel 42, 2°) en recent tevens van de uit het misdrijf verkregen vermogensvoordelen (artikel 42, 3°)¹⁰⁸⁶. Het opleggen van straf van de verbeurdverklaring van deze goederen houdt dan een eigendomsoverdracht in ten voordele van de Staat¹⁰⁸⁷. In de opgesomde gevallen van artikel 42, 1° en 2° moet deze bijkomende straf steeds worden uitgesproken voor de wanbedrijven en de misdaden (artikel 43 Sw.), terwijl de verbeurdverklaring op de zaken vermeld in artikel 42, 3° (vermogensvoordelen) door de strafrechter in elk geval kan worden opgelegd (artikel 43bis Sw.). Behoudens andersluidende bepa-

voorgestelde strafaanpassing de lege ferenda wordt verwezen naar de enkele beschouwingen die we infra in deel III van onze studie bij wijze van besluit formuleren.

¹⁰⁸⁶. De bijzondere verbeurdverklaring van de vermogensvoordelen werd recent in het Belgisch Strafwetboek ingevoegd door de Wet van 17 juli 1990 (B.S., 15 augustus 1990). Zie voor een bespreking deze nieuwe bijkomende straf: DE SWAEF, M., "De bijzondere verbeurdverklaring van de vermogensvoordelen uit misdrijven", R.W., 1990-91, 491-493; ROZIE, M., "Voordeelsontneming", Navormingsnamiddag VUB - 16 maart 1991; VANDEPLAS, A., "De verbeurdverklaring van vermogensvoordelen", in Liber Amicorum Marc Châtel, 1991, 383-406).

¹⁰⁸⁷. DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, nr. 681. Het zij opgemerkt dat in het Belgisch strafrecht tevens de verbeurdverklaring als beveiligingsmaatregel bestaat (zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, 379-380 en voor een bijkomend overzicht van rechtspraak: SPRIET, B., Strafrechtspraak, 1989, 215-221).

lingen is deze commune regeling inzake de bijkomende straf van de bijzondere verbeurdverklaring tevens van toepassing op de misdrijven omschreven in het bijzonder strafrecht (artikel 100 Sw.)¹⁰⁸⁸.

Verschillende strafwetten die fungeren als rechtsgrond voor de bestraffing van inbreuken op de Belgische (nationale en regionale), supranationale en internationale transportreglementering, bevatten dergelijke "andersluidende bepalingen" inzake de bijzondere verbeurdverklaring als straf (meestal van het voertuig als instrument of voorwerp van het misdrijf) die vaak een beperking inhouden op de gemeenrechtelijke regeling; bijvoorbeeld aangaande een gespecificeerde misdrijfvoorwaarde of bij de omzetting van de verplichte straf in een facultatieve). Het zij hierbij opgemerkt dat de strafrechterlijke uitspraak die een bijzondere verbeurdverklaring oplegt steeds dient vast te stellen dat de strafwettelijk bepaalde voorwaarden (bijvoorbeeld een eigendomsvereiste) vervuld zijn¹⁰⁸⁹.

Door het bestaan van diverse -van elkaar verschillende- "andersluidende bepalingen" inzake de bijzondere verbeurdverklaring, is een uniformiteit in de regeling omtrent deze bijkomende straf in het Belgisch vervoerstrafrecht ver te zoeken. Dit gebrek aan eenvormigheid is voornamelijk storend wanneer dit gesitueerd is in de strafrechtelijke regeling van een welbepaalde deel-materie uit de transportreglementering (bijvoorbeeld de A.D.R.-reglementering inzake het wegvervoer van gevaarlijke goederen).

(a) Op het vlak van het professioneel goederenvervoer kan de verbeurdverklaring van het voertuig voor de misdrijven gesanctioneerd met de straffen van de Wet van 1 augustus 1960 slechts worden uitgesproken in de casus bepaald in deze transportstrafwet (artikel 10 § 3 van de Wet van 1 augustus

¹⁰⁸⁸. Ook de nieuwe vorm van bijzondere verbeurdverklaring die betrekking heeft op de vermogensvoordelen (artikel 42, 3° en 43bis Sw.) geldt in beginsel voor de misdrijven omschreven in de bijzondere strafwetten (ROZIE, M., l.c., 1991, nr. 1; VANDEPLAS, l.c., 1991, nr. 25, p. 391; VANDEPLAS illustreert echter met enkele treffende voorbeelden dat de toepassing van deze nieuwe vorm van verbeurdverklaring ook in het bijzonder strafrecht gemakkelijk gezegd dan gedaan is, zie de nrs. 64-70, p. 401-403).

¹⁰⁸⁹. Vaststaande rechtspraak van het Hof van Cassatie; zie o.m. Cass., 8 april 1974, Arr.Cass., 1974, 870; Cass., 22 november 1976, Arr.Cass., 1977, 325; Cass., 15 april 1980, Arr.Cass., 1979-80, 1012; Cass., 8 februari 1983, Arr.Cass., 1982-83, 749; Cass., 18 september 1985, Arr.Cass., 1985-86, 63; Cass., 4 oktober 1988, Arr.Cass., 1988-89, 135; Cass., 11 september 1990, Arr.Cass., 1990-91, 36.

Deze motiveringsregel geldt ook voor de voorwaarden die voor het uitspreken van een bijzondere verbeurdverklaring zijn opgelegd in een bijzondere strafwet (zie o.m.: Cass., 14 februari 1979, Arr.Cass., 1978-79, 705; Cass., 7 maart 1984, Arr.Cass., 1983-84, 860; Cass., 21 maart 1989, Arr.Cass., 1988-89, 850) en m.a.w. dus ook voor het Belgisch transportstrafrecht.

1960, met uitdrukkelijke vermelding "*in afwijking van artikel 43, eerste lid Sw...*"). Het wettelijk bepaalde geval heeft betrekking op het misdrijf van vervoer zonder transportvergunning, waarbij de verbeurdverklaring van het voertuig kan worden opgelegd indien het voertuig eigendom is van de dader, mededader of medeplichtige van het vervoermisdrijf. Buiten deze specifieke misdrijfhypothese is de bijzondere verbeurdverklaring van het voertuig op basis van de transportstrafwet van 1 augustus 1960 NIET mogelijk als bijkomende straf tot sanctionering van inbreuken op de transportreglementering inzake het beroepsgoederenvervoer over de weg.

Ook de belangrijke transportstrafwet van 18 februari 1969 fungeert partieel als strafrechtsgrond voor de materie van het professioneel goederenvervoer (met name wat de kwalitatieve toegangsvoorwaarden betreft). Luidens artikel 2 § 2 van deze laatste transportstrafwet kan "*in afwijking van artikel 43, eerste lid Sw....*" de strafrechter de verbeurdverklaring van het voertuig bevelen in de door de Koning bepaalde gevallen en mits voldaan is aan de eigendomsvoorwaarde. Voor zover ons bekend heeft de Koning deze facultatieve verbeurdverklaring van het voertuig NIET voorgeschreven in de hypothese waarin de strafwet van 18 februari 1969 fungeert als strafrechtsgrond voor de materie van het professioneel goederenvervoer.

(b) De straffen uit de laatste in punt a geciteerde transportstrafwet van 18 februari 1969 (met inbegrip van de beperkte strafnorm inzake de verbeurdverklaring) zijn tevens van toepassing op de strafbare overtredingen van de Europese transportregeling inzake de rij- en rusttijden en tevens op bepaalde A.D.R.-transportmisdrijven. Ook voor deze transportregelingen heeft de Koning tot op heden nog geen gevallen vastgelegd waarin de bijzondere verbeurdverklaring van het voertuig kan worden uitgesproken. In het vigerend Belgisch transportstrafrecht kan de strafrechter zodoende de bijkomende straf van de verbeurdverklaring van het voertuig NIET uitspreken bij een sanctionering van de misdrijven aangaande de belangrijke EG-transportnormen van de rij- en rusttijden en de tachograaf.

Op het vlak van de bestraffing van de A.D.R.-transportmisdrijven moet tevens de wegverkeerswet van 16 maart 1968 -terzake een partiële strafrechtsgrond- vermeld worden die eveneens voorschrijft in artikel 52 dat "*in afwijking van artikel 43, eerste lid van het Strafwetboek*" de verbeurdverklaring van het voertuig wordt beperkt tot gevallen bepaald bij hoofdstuk VII van deze strafwet (afhankelijk van de mogelijkheid om de bijkomende straf van het verval van het recht tot sturen op te leggen -zie artikel 50). Andere bijzondere strafwetten die toepasselijk zijn voor de penale betegeling van bepaalde A.D.R.-transportmisdrijven bevatten dan weer geen anders-

luidende voorschriften aangaande de bijzondere verbeurdverklaring (met name de Wet van 21 juni 1985, de Wet van 10 juni 1952 en de Wet van 29 maart 1958), zodat de gemeenrechtelijke regeling uit de artikelen 42-43 Sw. dan volledig toepasselijk blijft.

(c) De nationale strafwetgeving inzake de afvalstoffen die mede het afvaltransport normeert, houdt eveneens afwijkende strafnormen in betreffende de verbeurdverklaring van (onder meer) het vervoermiddel die zowel een verstrenging als een verlichting ten aanzien van de commune regeling betekenen. Zo wordt in de afvalstrafwetten van 9 juli 1984 en 22 juli 1974 het verplicht karakter van de verbeurdverklaring uit de commune regeling omgezet in een facultatief karakter, doch de belangrijke eigendomsvoorwaarde wordt niet meer gesteld ("*... zelfs wanneer -het vervoermiddel- niet aan de overtreder toebehoort*")¹⁰⁹⁰. Een analoge strafregeling aangaande het vervoermiddel uit de regionale Vlaamse en Waalse afvalwetgeving werd door het Arbitragehof wegens schending van de strafrechtelijke bevoegdheidsregels vernietigd¹⁰⁹¹. De commune regeling van de bijzondere verbeurdverklaring uit het Strafwetboek is dan luidens deze jurisprudentie van het Arbitragehof automatisch toepasselijk op de regionale afvalmisdrijven (inclusief m.a.w. de regionale afvaltransportmisdrijven). Bij de uitvoering van de vierde Belgische staatshervorming (1993) zal de regionale strafwetgever de bevoegdheid verkrijgen om in "bijzondere gevallen" een afwijkende regeling van de bijzondere verbeurdverklaring in een regionale strafwet in te voeren¹⁰⁹².

¹⁰⁹⁰. Een dergelijke strafnorm kan verstrekkende patrimoniale gevolgen hebben voor een transporteur. Enerzijds kan bij een overtreding van een rechtstreeks tot de transporteur gerichte vervoerbepaling uit de afvalwetgeving en reglementering behorende tot de twee geciteerde nationale strafwetten, het ingezette voertuig worden verbeurdverklaard zelfs indien de vervoerder-overtreder geen eigenaar is van het voertuig maar dit bijvoorbeeld in leasing heeft. Anderzijds lijkt deze strafnorm ook de verbeurdverklaring mogelijk te maken van een aan een vervoerder toebehorend vervoermiddel dat in het kader van een strafonwettelijke afvaloperatie wordt gebruikt door een derde-overtreder of desgevallend door de vervoerder zelf zonder dat deze een specifieke afvalvervoernorm overtreedt en zodoende enkel kan zijn opgetreden als (minstens materiële) deelnemer aan de afvaloperatie.

¹⁰⁹¹. Zie respectievelijk Arbitragehof, 11 mei 1989 (nr. 11/89), B.S., 31 mei 1989, (9482), 9485, B.7. (Vlaams afvaldecreet) en Arbitragehof, 5 april 1990 (nr. 15/90), B.S., 24 mei 1990 (10706), 10716, B.20. (Waals afvaldecreet).

¹⁰⁹². Zie artikel 5 van het voorstel van bijzondere wet tot vervollediging van de federale staatsstructuur, ingediend door de heer Van Rompuy c.s., Gedr.St., 1992-93, nr. 558/1, 69. Bij de regionale strafrechtsrege-

§ 2. DE TIJDELIJKE OPLEGGING VAN HET VOERTUIG

In het verlengde van de afwijkende strafnormen inzake de bijzondere verbeurdverklaring heeft de wetgever in een beperkt aantal strafwetten mede een nieuwe bijkomende -en naar onze mening vrij efficiënte- strafsanctie ingevoerd die niet bestaat in het gemeenrechtelijk strafrecht, met name de straf van de *tijdelijke oplegging of immobilisatie van het voertuig*.

Zo wordt deze bijkomende straf bijvoorbeeld voorgeschreven in de transportstrafwet inzake het professioneel goederenvervoer over de weg (artikel 10 § 2, 2° van de Wet van 1 augustus 1960)¹⁰⁹³ en in de transportstrafwet van 18 februari 1969 (artikel 2 § 2) op basis waarvan de misdrijven inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf bestraft worden, alsmede bepaalde strafbare inbreuken op de reglementering aangaande het professioneel goederenvervoer en aangaande het A.D.R.-transport¹⁰⁹⁴.

ling inzake de afvalstoffen, zal de mogelijks voorgeschreven bijzondere verbeurdverklaring dan vermoedelijk mede betrekking hebben op het gebruikte vervoermiddel.

¹⁰⁹³. Zoals voor de bijzondere verbeurdverklaring, kan ook deze bijkomende straf van de *tijdelijke oplegging van het voertuig* slechts worden uitgesproken indien de objectieve delictsinhoud van het transportmisdrijf bestaat uit een vervoer tegen vergoeding zonder in het bezit te zijn van de vereiste transportvergunning en op voorwaarde dat het voertuig in eigendom toebehoort aan de dader of deelnemer van het misdrijf (artikel 10 § 2, 2°, 1e lid van de Wet van 1 augustus 1960). De duur van de oplegging, alsmede de garage waar de oplegging wordt uitgevoerd, moet door de rechter worden vastgesteld; de plaatsing van het voertuig geschiedt dan op kosten en risico van de eigenaar.

Indien het een in België ingeschreven voertuig betreft, kan de tijdelijke oplegging worden vervangen door de straf van een *tijdelijke intrekking van de nummerplaat* (artikel 10 § 2, 2°, 2e lid). De wijze van uitvoering van deze laatste straf moet door de Koning worden bepaald (met name de overheid bij wie de plaat moet worden ingeleverd en de termijn). Het vorige algemeen reglement inzake het professioneel goederenvervoer voorzag in de uitwerking van deze straf (in artikel 76 van het K.B. van 9 september 1967: inlevering bij de Dienst van het Wegverkeer binnen de drie dagen nadat de strafrechtelijke uitspraak in kracht van gewijsde is gegaan). Het huidige algemeen reglement -het K.B. van 25 november 1992- heeft deze uitvoering blijkbaar niet meer geregeld, zodat de bijkomende straf van de tijdelijke intrekking van de nummerplaat thans niet-operationeel lijkt te zijn.

¹⁰⁹⁴. De strafsanctie van de tijdelijke oplegging van het voertuig kan in deze wet slechts worden uitgesproken in de gevallen door de Koning bepaald en mits tevens voldaan is aan de eigendomsvereiste (artikel 2 § 2 van de Wet van 18 februari 1969). Voor zover ons bekend heeft de Koning in geen van de uitvoeringsbesluiten van de transportstrafwet van 18 februari 1969 bepaald in welke gevallen deze facultatieve en tijdelijke oplegging kan worden uitgesproken, zodat bij gebreke aan uitvoering deze bijkomende straf van de tijdelijke oplegging op huidig ogenblik niet kan worden uitgesproken voor de transportmisdrijven die moeten bestraft worden op basis van de be-

HOOFDSTUK 2. DE INDIVIDUALISERING VAN DE STRAFSANCTIE

Afdeling 1. GRONDEN VAN STRAFVERMINDERING

Het Belgisch gemeenrechtelijk strafrecht kent drie types van rechtsgronden op basis waarvan de strafrechter in zijn straftoemetingsbeslissing de in de strafwet bepaalde straf(fen) kan of moet verlagen, met name de regeling inzake de *verzachtende omstandigheden*, inzake de *strafverminderende verschoningsgronden* en inzake de eendaadse en meerdaadse *samenloop van misdrijven*.

De eerst- en de laatstgenoemde rechtsgrond tot strafvermindering zijn relevant bij de beslissing aangaande de straftoemeting voor een misdrijf dat omschreven is in het Belgisch transportstrafrecht en komen aan bod in de hiernavolgende paragrafen 1 en 2. Bij de toepassing van deze gemeenrechtelijke regels inzake strafvermindering op basis van verzachtende omstandigheden of samenloop (uit boek I van het Strafwetboek) op misdrijven die bepaald zijn in het nationaal bijzonder strafrecht, moet evenwel voorafgaandelijk rekening gehouden worden met het belangrijke scharnierartikel 100 van het Strafwetboek. Voor de misdrijven omschreven in het geregionaliseerd bijzonder strafrecht (bijvoorbeeld de transportmisdrijven inzake afvalstoffen) dient men terzake artikel 11 van de bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen in acht te nemen, zoals geïnterpreteerd in de jurisprudentie van het Arbitragehof¹⁰⁹⁵.

treffende strafwet van 1969. Om dezelfde reden is de in deze strafwet principieel voorgeschreven facultatieve bijzondere verbeurdverklaring van het vervoermiddel nog niet van toepassing (zie supra § 1).

¹⁰⁹⁵. De beide aangehaalde toepassingsregelingen (artikel 100 Sw. en artikel 11 van de Wet van 8 augustus 1980) hebben we reeds supra in deel I (titel 1, hoofdstuk 2) vanuit een meer algemeen standpunt besproken.

Het zij bijkomend opgemerkt dat de voorstellen inzake de vierde Belgische staatshervorming (1993) ook een grondige wijziging inhouden van het geciteerde artikel 11 van de Wet van 8 augustus 1980. In het wetsvoorstel tot wijziging van artikel 11 blijven al de strafbepalingen behorende tot boek I van het Strafwetboek in beginsel van toepassing op de regionale misdrijven (naar onze mening met inbegrip van artikel 85 Sw.), doch de decreetgever verkrijgt de bevoegdheid om uitzonderingen in te voeren voor "bijzondere gevallen" (zie artikel 5 van het voorstel van bijzondere wet tot vervollediging van de federale staatsstructuur, ingediend door de heer Van Rompuy c.s., *Gedr.St.*, 1992-93, nr. 558/1, 69). Een dergelijke uitzondering in het regionale strafrecht zal dan mogelijks betrekking hebben op een in het nationaal Strafwetboek gereguleerde grond van strafvermindering.

§ 1. DE REGELING VAN DE VERZACHTENDE OMSTANDIGHEDEN

Het aannemen van *verzachtende omstandigheden*, die inhoudelijk door de strafrechter op een vrije wijze worden ingevuld, kan leiden tot strafvermindering in de gevallen bepaald in het Strafwetboek en/of in een bijzondere strafwet.

De uitwerking van de gemeenrechtelijke regeling inzake de verzachtende omstandigheden (de artikelen 79 tot en met 85 Sw.) is mede gebaseerd op de juridisch-technische aard van het misdrijf overeenkomstig de drieledige misdrijfindeling van artikel 1 Sw. In het vorige hoofdstuk hebben we opgemerkt dat al de -in de geselecteerde bijzondere strafwetten omschreven- transportmisdrijven te beschouwen zijn als *transportwanbedrijven* (met uitzondering van één strafbepaling aangaande de explosieve stoffen). De techniek van verzachtende omstandigheden voor de wanbedrijven (in de betekenis van misdrijven strafbaar met een correctionele straf) komt in het Strafwetboek voor in artikel 85 Sw. Overeenkomstig artikel 100 Sw. geldt dit artikel 85 uit boek I Sw. niet voor de misdrijven uit het bijzonder strafrecht, behoudens andersluidende bepalingen. Bij ontstentenis van een dergelijke andersluidende bepaling kan dus de strafrechter geen straf opleggen die lager is dan de in de bijzondere strafwet opgegeven minimumstraf¹⁰⁹⁶.

Behoudens de wegverkeerswet van 16 maart 1968 bevatten al de nationale bijzondere strafwetten die aan bod komen in onze studie een generale bepaling die de regels van het algemeen gedeelte van het gemeenrechtelijk strafrecht toepasselijk verklaren. In deze algemene toepasselijkheidsverklaring wordt tevens ARTIKEL 85 Sw. uitdrukkelijk vernoemd. In het hiernavolgend schema vermelden we de strafwettelijke vindplaats van de betreffende toepasselijkheidsverklaringen. Uit artikel 11 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 volgt volgens de jurisprudentie van het Arbitragehof dat de artikelen 1 tot 99 Sw. (met inbegrip dus van artikel 85 Sw.) automatisch van toepassing zijn op de misdrijven uit het geregionaliseerd strafrecht. Met uitzondering voor bepaalde A.D.R.-misdrijven die beteugeld worden met de strafsancties uit artikel 29 van de wegverkeerswet van 16 maart 1968, geldt derhalve de gemeenrechtelijke regeling inzake de verzachtende omstandigheden uit artikel 85 Sw. voor al de bestudeerde (nationale en regionale) transportmisdrijven.

¹⁰⁹⁶. Zie bv.: Cass., 14 februari 1979, Arr.Cass., 1978-79, 698; Cass., 1 december 1981, Arr.Cass., 1981-82, 453; Cass., 22 februari 1983, Arr.Cass., 1982-83, 796; Cass., 14 februari 1984, Arr.Cass., 1983-84, 732; Cass., 14 september 1988, R.D.P., 1989, 85.

Inhoudelijk biedt de regeling van artikel 85 Sw. de strafrechter diverse keuzemogelijkheden om bij de bestraffing van een welbepaald vervoermisdrijf uit het Belgisch transportstrafrecht zowel de hoofd- als de mogelijke bijkomende straffen te verlagen en desgevallend één van deze straffen niet toe te passen¹⁰⁹⁷. De ultieme minimumgrens die een strafrechter in acht moet nemen bij een bestraffing van een transportmisdrijf met aanneming van verzachtende omstandigheden wordt dan gevormd door de laagst mogelijke politiestraf, te weten een geldboete van 1 frank, te verhogen met de wettelijke opdecimes (thans x 100) en gepaard gaande met een vervangende gevangenisstraf van 1 dag en desgevallend met een verplichte bijkomende straf (buiten de ontzetting uit de rechten).

Niettegenstaande een bijzondere strafwet artikel 85 Sw. uitdrukkelijk toepasselijk verklaart, kan deze bijzondere strafwet op bepaalde onderdelen afwijken van de gemeenrechtelijke regeling inzake de verzachtende omstandigheden. Deze partieel afwijkende strafverminderingsregeling uit de bijzondere strafwet is dan te beschouwen als een "beperkte andersluidende bepaling" in de zin van artikel 100 Sw. en derogeert aldus aan de commune regeling uit artikel 85 Sw. Zo verklaart bijvoorbeeld artikel 10 van de transportstrafwet van 1 augustus 1960 inzake het bezoldigd goederenvervoer over de weg artikel 85 Sw. algemeen van toepassing (artikel 10, § 1, lid 2), doch deze strafwet bepaalt verder dat de straf niet lager mag zijn dan de correctionele straffen in geval het een transport betreft zonder een verplichte vervoervergunning (artikel 10 § 2, 1°). De ultieme minimumstrafgrens in die transportcasus zal dan worden opgetrokken van de ondergrens van de politiestraf (bij toepassing van artikel 85 Sw.) tot de ondergrens van de correctionele straf¹⁰⁹⁸.

¹⁰⁹⁷. Raadpleeg voor een schematisch overzicht van deze keuzemogelijkheden: DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, 471; DUPONT, L., "Wettelijke regelen inzake straftoemeting en hun onderlinge combinatie", in Strafrecht voor rechtspractici, 1985, 139; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., Traité pratique de droit criminel, 4ed., I, 191.

¹⁰⁹⁸. Zijnde een geldboete van 26 frank (verhoogd met de wettelijke opdecimes en vergezeld van de minimale vervangende gevangenisstraf van 8 dagen). Dit betekent dat de algemeen in artikel 10 bepaalde minimumgeldboete van 50 frank (§ 1, lid 1) nog kan worden verminderd tot 26 frank bij aanneming van verzachtende omstandigheden.

Het voorgeschreven minimum van de gevangenisstraf van 8 dagen (eveneens artikel 10, § 1, lid 1) zit daarentegen reeds op de correctionele bodemgrens (zie artikel 25 Sw.) en kan dan bij het transportmisdrijf bestaande uit het niet-bezitten van de vereiste vervoervergunning niet meer verlaagd worden. Indien het misdrijf inzake het professioneel goederenvervoer evenwel in zijn materieel bestanddeel zou betrekking hebben op andere wettelijke of reglementaire voorschriften dan deze aangaande de transportvergunning (bv.

Behoudens bepaalde afwijkingen op de toepasselijk verklaarde commune regeling van de verzachtende omstandigheden, zal bij gebreke aan een dergelijke toepasselijkheidsverklaring in een bijzondere strafwet de commune strafverminderingsregeling van artikel 85 Sw. gewoon niet gelden voor de in die bijzondere strafwet omschreven wanbedrijven. Wanneer dan vervolgens de bijzondere strafwet evenmin een eigen regeling inzake verzachtende omstandigheden bevat, wordt de ultieme minimumgrens van de bestraffing vastgelegd door het in die bijzondere strafwet bepaalde minimum van de verplichte hoofdstraf (en van desgevallend de verplichte bijkomende straf) voor het betreffende wanbedrijf.

Een dergelijke situatie van afwezigheid van algemene toepasselijkheidsverklaring van artikel 85 Sw. doet zich op het domein van het Belgisch transportstrafrecht voor in de wegverkeerswet van 16 maart 1968 die als rechtsgrond fungeert voor de bestraffing van bepaalde inbreuken op de nationale en internationale A.D.R.-reglementering inzake het wegtransport van gevaarlijke goederen¹⁰⁹⁹. De bedoelde A.D.R.-transportmisdrijven worden dan bestraft met de straffen bepaald in artikel 29, 2e lid van de wegverkeerswet. Dit artikel 29 bevat evenwel in lid 3 een eigen regeling van de verzachtende omstandigheden, luidens dewelke de geldboete mag verminderd worden tot 1 frank¹¹⁰⁰. Aangezien artikel 29, tweede lid het minimum van de gevangenisstraf reeds bepaalt op 1 dag en tevens rechtstreeks een alternatieve toepassing van gevangenisstraf en geldboete toelaat, kan de toepassing van deze bijzondere regeling van de verzachtende omstandigheden uit de wegver-

de bepalingen die de verplichte CMR-vrachtbrief voorschrijven), dan kan ook de correctionele minimumgevangenisstraf van 8 dagen op grond van het toepasselijke artikel 85 Sw. verminderd worden tot op het niveau van een politiestraf (zijnde een gevangenisstraf van 1 tot 7 dagen, artikel 28 Sw.). In een dergelijke hypothese kan ook -bij toepassing van verzachtende omstandigheden- een geldboete worden uitgesproken beneden de correctionele minimumgrens van 26 frank.

¹⁰⁹⁹. Welke A.D.R.-misdrijven bestraft worden met de strafsancities uit de wegverkeerswet van 1968 wordt gepreciseerd in artikel 9, 2° van het K.B. van 16 september 1991, B.S., 16 oktober 1991; bv. het niet-vermelden van een A.D.R.-identificatiegegeven in het verplichte vervoerdocument (Cass., 26 juni 1991, Arr.Cass., 1990-91, 1063, R.W., 1991-92, 539, met noot SPRIET, B.). Het zij opgemerkt dat deze specifieke strafrechtelijke handhaving niet geldt voor de explosieve en radioactieve stoffen, zie verder supra: Titel 1, Hoofdstuk 2, Afdeling 5).

¹¹⁰⁰. Deze aparte regeling van de verzachtende omstandigheden in lid 3 van artikel 29 van de wegverkeerswet geldt (mede) voor de overtredingen die worden bestraft op basis van lid 2 van artikel 29 (zie bv. Cass., 3 mei 1976, Arr.Cass., 1976, 983).

keerswet tot hetzelfde resultaat leiden als de toepassing van de commune regeling uit artikel 85 Sw.

<p>SCHEMA AANGAANDE DE TOEPASSELIJKHEIDSVERKLARING VAN ARTIKEL 85 SW.</p>

**TRANSPORTMATERIE +
STRAFWET**

**Strafbepaling die ARTIKEL 85 SW.
toepasselijk verklaart**

**(I) GOEDERENVERVOER
TEGEN VERGOEDING**

Wet 1 aug. 1960

Artikel 10 § 1, lid 2

→ vergunningsstelsel
→ verplichte CMR-
vrachtbrief

Wet 18 feb. 1969

Artikel 2 § 1, lid 2

→ kwalitatieve toe-
gangsvoorwaarden

**(II) RIJ- EN RUSTTIJDEN
EN TACHOGRAAF**

Wet 18 feb. 1969

Artikel 2 § 1, lid 2

**(III) VERVOER-TUSSEN-
PERSONEN**

Wet 26 juni 1967

Artikel 11, laatste lid

**(IV) TECHNISCHE VEREISTEN
VOOR HET VOERTUIG**

Wet 21 juni 1985

Artikel 4 § 1, lid 2

(V) VERVOER VAN GEVAAR-
LIJKE GOEDEREN (ADR)

Wet 16 maart 1968

GEEN toepasselijkheidsverklaring

- gevaarlijke goederen behoudens explosieve en radioactieve stoffen
- wijze van vervoer, dienstvoorschriften en speciale voorschriften vooronderweg

Wet 21 juni 1985

Artikel 4 § 1, lid 2

- gevaarlijke goederen behoudens explosieve en radioactieve stoffen
- voertuigen en uitrusting + tanks en recipiënten (niet voor ADR-klasse 2)

Wet 10 juni 1952

Artikel 10

- gevaarlijke goederen behoudens explosieve en radioactieve stoffen
- laden, lossen en behandeling + enkel voor ADR-klasse 2: tanks en recipiënten

Wet 18 feb. 1969

Artikel 2 § 1, lid 2

- ADR-opleidingsgetuigschrift (niet voor radioactieve stoffen)

Wet 29 maart 1958

Artikel 8

- radioactieve stoffen (inclusief ADR-opleidingsgetuigschrift)

Wet 28 mei 1956

Artikel 9

- explosieve stoffen enkel voor inbreuk op het uitvoeringsbesluit

Wet van 5 mei 1888

Artikel 6

→ explosieve stoffen (verhinderen toezicht)

(VI) VERVOER VAN
AFVALSTOFFEN

Wet 9 juli 1984

Artikel 14

→ in-, uit- en doorvoer

Wet 22 juli 1974

Artikel 29

→ giftige afval

Wet 29 maart 1958

Artikel 8

→ radioactieve
afvalstoffen

Decreet 2 juli 1981

Automatisch toepasselijk
(regionale strafwetgeving)

→ Vlaamse afvalregeling

Decreet 28 juni 1985

Automatisch toepasselijk
(regionale strafwetgeving)

→ Vlaamse milieuvergunning
(nog niet voor afvalvervoer)

Decreet 5 juli 1985

Automatisch toepasselijk
(regionale strafwetgeving)

→ Waalse afvalregeling

Ordonnantie 7 maart 1991

Automatisch toepasselijk
(regionale strafwetgeving)

→ Brusselse afvalregeling

Inbreuken op ADR-reglementering inzake gevaarlijk afvalstoffen (in de ADR-betekenis)

Zelfde strafbepaling als aangeduid in punt V (bij samenloop met milieuwet, tevens strafbepaling aangeduid in huidig punt VI)

§ 2. DE REGELING VAN DE SAMENLOOP VAN MISDRIJVEN

Samenloop van (transport)misdrijven bestaat wanneer een persoon gelijktijdig of opeenvolgend twee of meerdere (transport)misdrijven heeft gepleegd, zonder dat hij reeds onherroepelijk veroordeeld was uit hoofde van één van deze misdrijven op het ogenblik dat hij het (of de) andere pleegde. Wanneer eenzelfde feit meerdere (transport)misdrijven -in de betekenis van incriminaties- uitmaakt, hebben we te maken met een *ééndaadse of ideële samenloop* (concursum idealis), terwijl een *meerdaadse of materiële samenloop* (concursum realis) bestaat indien afzonderlijke feiten verscheidene (transport)misdrijven opleveren in hoofde van één persoon¹¹⁰¹. Het Belgisch Strafwetboek bevat geen omschrijving van het samenloopbegrip, doch regelt in de artikelen 58 tot en met 65 van boek I wel op een gedetailleerde wijze de straftoemeting indien zich een situatie van eendaadse of meerdaadse samenloop van misdrijven voordoet. Deze straftoemetingsregeling verhindert dat bij samenloop de straffen van de diverse samenlopende (transport)misdrijven op een ongelimiteerde wijze worden gecumuleerd, zodat deze regeling op het vlak van de maximale hoofd- en bijkomende straffen een strafvermindering als resultaat heeft (of kan hebben).

De gemeenrechtelijke straftoemetingsregeling bij eendaadse en meerdaadse samenloop van misdrijven is overeenkomstig artikel 100 Sw. in beginsel van toepassing op de misdrijven die omschreven zijn in het Belgisch transportstrafrecht, tenzij de bijzondere strafwet een andersluidende bepaling zou bevatten (bijvoorbeeld een verklaring van niet-toepassing of een afwijkende samenloopregeling). Aangezien geen van de in deze studie besproken bijzondere strafwetten een andersluidende bepaling aangaande de samenloop van misdrijven inhoudt, is de commune straftoemetingsregeling terzake volledig toepasselijk in het Belgisch transportstrafrecht.

In geval dan eenzelfde transportfeit beantwoordt aan meerdere incriminaties uit het Belgisch transportstrafrecht wordt alleen de zwaarste straf uitgesproken (artikel 65 Sw.), terwijl bij een meerdaadse samenloop van transportwanbedrijven de straftoemeting dient te geschieden conform de techniek van de beperkte cumulatie uit artikel 60 Sw. (met een eerste cumulgrens tot het dubbele van het maximum van de zwaarste straf en een

¹¹⁰¹. Zie o.m.: DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., O.C., 1990, 485-486, SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., O.C., 4ed., I, 147; VAN DEN WYNGAERT, C., Strafrecht en Strafprocesrecht in hoofdlijnen, 1991, I, 387-388.

tweede -ditmaal absolute- cumulgrens van 20 jaar gevangenisstraf)¹¹⁰².

Tot slot zij het vermeld dat wanneer meerdere vervoerhandelingen verschillende transportmisdrijven opleveren (wat in beginsel een situatie van meerdaadse samenloop van transportmisdrijven inhoudt) en deze misdrijven onderling verbonden zijn door een zogenaamde "eenheid van opzet", deze initieel verschillende transportmisdrijven juridisch-technisch dan beschouwd moeten worden als één enkel misdrijf, dat in rechtspraak en rechtsleer een voortgezet of collectief misdrijf wordt genoemd¹¹⁰³. Op het vlak van de straftoemeting wordt dan bij analogie met de eendaadse samenloopregeling (artikel 65 Sw.) ten aanzien van dit voortgezet of collectief misdrijf slechts één straf uitgesproken, te weten de zwaarste straf¹¹⁰⁴.

¹¹⁰². Indien de transportwanbedrijven in materiële samenloop komen met andere commune of bijzondere misdrijven die het karakter hebben van een overtreding (of desgevallend een misdaad), dient uiteraard rekening te worden gehouden met de andere straftoemetingstechnieken uit hoofdstuk VI van boek I van het Strafwetboek (zie voor een globaal en schematisch overzicht van deze commune straftoemetingsregeling bij meerdaadse samenloop: DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, 495 en DUPONT, L., "Wettelijke regelen inzake straftoemeting en hun onderlinge combinatie", in Strafrecht voor rechtspractici, 1985, 156).

¹¹⁰³. Het begrip "eenheid van opzet" verwijst niet naar het opzet als mogelijke schuldvorm van het misdrijf (het moreel misdrijfelement, zie Cass., 12 december 1978, Arr.Cass., 1978-79, 419; Cass., 20 mei 1980, Arr.Cass., 1979-80, 1165), maar betekent dat de verschillende transportmisdrijven: "onderling verbonden zijn door een eenheid van doel en verwezenlijking en in die zin door één feit, namelijk een complexe gedraging, zijn opgeleverd" (vaststaande rechtspraak van het Hof van Cassatie, zie o.m.: Cass., 8 mei 1979, Arr.Cass., 1978-79, 1062 en 1968; Cass., 11 juni 1980, Arr.Cass., 1979-80, 1254; Cass., 13 april 1983, Arr.Cass., 1982-83, 988, Cass., 8 januari 1985, Arr.Cass., 1984-85, 600; Cass., 7 februari 1990, Arr.Cass., 1989-90, 745; Cass., 7 juni 1990, Arr.Cass., 1989-90, 1397). Niettegenstaande het feit dat voor de meeste transportmisdrijven uit het Belgisch transportstrafrecht geen opzet als schuldvorm vereist is, maar de onachtzaamheid als noodzakelijk schuldelement zal volstaan (zie supra, titel 1, hoofdstuk 3), blijft zodoende de jurisprudentiële constructie van het voortgezet of collectief misdrijf met de eenheidsmakende factor van de eenheid van opzet volledig haar gelding behouden in het domein van het Belgisch transportstrafrecht.

¹¹⁰⁴. Het aannemen van een eenheid van opzet tussen de diverse vervoermisdrijven maakt dus de straftoemetingsregel van de eendaadse samenloop (één enkele straf, artikel 65 Sw.) verplicht toepasselijk (zie recent: Cass., 8 januari 1985, Arr.Cass., 1985-86, 523; Cass., 3 oktober 1990, Arr.Cass., 1990-91, 119; Cass., 11 juni 1991, Arr.Cass., 1990-91, 1007). Indien evenwel de verschillende transportmisdrijven bij een meerdaadse samenloop niet voortvloeien uit een eenheid van opzet, kan geen toepassing worden gemaakt van artikel 65 Sw. (cf. recent: Cass., 2 oktober 1991, Arr.Cass., 1991-92, 115).

Afdeling 2. GRONDEN VAN STRAFVERZWARING

De verzwarende omstandigheden en de wettelijke herhaling zijn twee gronden uit het Belgisch gemeenrechtelijk en bijzonder strafrecht die (kunnen) leiden tot verhoging van de strafmaat die de strafwetgever heeft voorgeschreven voor een basismisdrijf. Deze verplichte of facultatieve strafverhoging kan dan slaan op het maximum en/of het minimum van zowel de hoofd- als de bijkomende straffen.

In het Belgisch transportstrafrecht is voornamelijk de strafverzwarringsgrond van de wettelijke herhaling van belang, die -als onderdeel van het strafrechtelijk handhavingsinstrument- met een eigen regeling in diverse transportstrafwetten is ingevoegd. Vooraleer deze strafverzwarringsgrond van herhaling toe te lichten (§ 2), signaleren we eerst het bestaan van een verzwarende omstandigheid in de bijzondere strafwet inzake de explosieve stoffen (§ 1).

§ 1. DE REGELING VAN DE VERZWARENDE OMSTANDIGHEDEN

Verzwarende omstandigheden zijn bijzondere, in de wet voorgeschreven omstandigheden die de strafwetgever aan een welbepaalde basisincriminatie toevoegt en die resulteren in een wettelijke verhoging van de voor deze basisincriminatie geldende strafmaat (bovengrens en/of ondergrens)¹¹⁰⁵. Bij afwezigheid van de verzwarende omstandigheden, blijft dan deze basisincriminatie behouden. Deze verzwarende omstandigheden behoren zodoende rechtstreeks tot een welbepaalde misdrijfkwalificatie uit het gemeenrechtelijk of bijzonder strafrecht; in het algemeen gedeelte van het gemeenrechtelijk strafrecht (boek I van het Strafwetboek) wordt geen generale regeling aangaande deze grond van strafverzwaring uitgewerkt.

De Belgische wetgever heeft zich bij de invoeging van het strafrecht als handhavingsinstrument in de transportwetgeving voor het overgrote gedeelte beperkt tot de incriminatietechniek van de blanco-strafnorm om het basistransportmisdrijf -in zeer algemene (blanco)termen- te omschrijven, waarbij verder geen aandacht werd besteed aan een mogelijke strafverhoging door verzwarende omstandigheden.

¹¹⁰⁵. Zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, 441-442.

Slechts zeer exceptioneel bevat de Belgische transportstrafwet meerdere, naar misdrijf- en strafinhoud onderscheiden, strafbaarstellingen waarin tevens ruimte werd gemaakt voor een mogelijke invoeging van een verzwarende omstandigheid. Zo incrimineert bijvoorbeeld de bijzondere strafwet van 28 mei 1956 die onder meer fungeert als rechtsgrond voor de regulering van het wegtransport van explosieve stoffen, het overtreden van de uitvoeringsreglementering als basisgedraging (artikel 5), waarbij vervolgens het intreden van welbepaalde gevolgen (met name lichamelijke letsels of de dood) wordt omschreven als verzwarende omstandigheden bij deze basisgedraging (artikel 7)¹¹⁰⁶. Een met de uitvoeringsreglementering strijdig wegtransport van explosieve stoffen dat een lichamenlijk letsel of de dood heeft veroorzaakt, is dan te beschouwen als een *door het gevolg gekwalificeerd transportmisdrijf*; het intreden van een welbepaald gevolg is een verzwarende omstandigheid, zonder dewelke de niet-reglementaire vervoeroperatie strafbaar blijft krachtens de basisincriminatie uit artikel 5 van de Wet van 28 mei 1956. De aanwezigheid van deze verzwarende omstandigheid resulteert op het vlak van de wettelijke straftoemeting in een verhoging van de correctionele hoofdstraf¹¹⁰⁷.

¹¹⁰⁶. Zie DE SWAEF, M., "Springstoffen", p. 5, in Commentaar Strafrecht en strafvordering en tevens supra Titel 1, hoofdstuk 2, afdeling 5 van onze studie (gevaarlijke goederen). De in artikel 7 voorgeschreven verzwarende omstandigheid van het lichamenlijk letsel is aanwezig wanneer het letsel zich zonder de reglementaire inbreuk niet zou hebben voorgedaan zoals het in werkelijkheid is ontstaan (Cass., 6 januari 1976, Arr.Cass., 1976, 523). Het Hof heeft also toeassing gemaakt van de zogenaamde equivalentieeler om het cauaal verband vast te leggen tussen de inbreuk (bv. een transporthandeling) en het strafrechtelijk relevant gemaakt gevolg (raadpleeg voor een bespreking van deze causaliteitstheorie: DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, 192-196).

¹¹⁰⁷. Artikel 7 verhoogt de gevangenissstraf van vijftien dagen tot twee jaar uit de basisincriminatie (artikel 5) tot:

- * één maand tot twee jaar (lichamenlijk letsel);
- * zes maanden tot vijf jaar (dood).

Opmerkelijk is dat tezelfdertijd de bijkomende straf van de geldboete verlaagd wordt. De basisincriminatie bepaalt een geldboete van 100 tot 1.000 frank en deze wordt vervolgens in artikel 7 verminderd tot:

- * 26 tot 200 frank (lichamenlijk letsel)
- * 100 tot 600 frank (dood).

De alternatieve bestraffingsmogelijkheid ("en/of") wordt hierbij wel omgezet in een uitsluitend cumulatieve bestraffing ("en"). Bij toeassing van artikel 85 Sw. (toepasselijk via artikel 9 van de Wet van 1956) en het aannemen van verzachtende omstandigheden, wordt echter -ook bij dit door het gevolg gekwalificeerd transportmisdrijf- opnieuw de alternatieve bestraffing mogelijk.

§ 2. DE REGELING VAN DE WETTELIJKE HERHALING

De strafverzwarringsgrond van *herhaling* kan omschreven worden als de situatie waarin een persoon een misdrijf pleegt nadat hij vroeger reeds op definitieve wijze werd veroordeeld voor een misdrijf en die kan resulteren in een wettelijke strafverhoging¹¹⁰⁸. Indien de persoon op het ogenblik van het nieuwe misdrijf nog geen definitieve veroordeling heeft opgelopen voor de voordien gepleegde strafbare gedraging, staan we voor een casus van meerdaadse samenloop van misdrijven (zie supra afdeling 1, § 2) en niet voor een herhaling.

In tegenstelling tot de verzwarende omstandigheden heeft de strafwetgever in boek I van het Strafwetboek wel een algemene regeling uitgewerkt voor de straftoemeting bij het bestaan van herhaling (de artikelen 54-57, zijnde hoofdstuk V van boek I Sw.). Deze gemeenrechtelijke regeling is conform het scharnierartikel 100 Sw. toepasselijk op de misdrijven omschreven in het bijzonder strafrecht, tenzij de bijzondere strafwet een andersluidende bepaling bevat (in de zin van een verklaring van niet-toepassing of een afwijkende recidiveregeling). Wat het bestaan van een afwijkende recidiveregeling in een bijzondere strafwet betreft, heeft het Hof van Cassatie gepreciseerd dat de gemeenrechtelijke herhalingsregeling toepasselijk blijft, zelfs indien de bijzondere strafwet een eigen regime voorschrijft, met name wanneer de voorwaarden van dit bijzonder regime niet vervuld zijn¹¹⁰⁹.

Dat in vele strafwetten behorende tot het bijzonder strafrecht een eigen herhalingsregeling voorkomt¹¹¹⁰, geldt eveneens voor de strafrechts-

¹¹⁰⁸. DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, 447; SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., o.c., 4ed., I, 141; VAN DEN WYNGAERT, C., o.c., 1991, I, 380.

¹¹⁰⁹. Zie Cass., 4 juni 1974, Arr.Cass., 1974, 1096, met noot E.K.; Cass., 2 juni 1975, Arr.Cass., 1975, 1041; Cass., 23 juni 1975, Arr.Cass., 1975, 1133. Indien bijvoorbeeld niet voldaan zou zijn aan een mogelijke voorwaarde van een gelijkheidsrecidive (identiteit tussen het misdrijf van de vroegere veroordeling en het nieuwe misdrijf) uit het eigen herhalingsregime van een vervoerstrafwet, dan kan de commune recidiveregeling nog toepasselijk zijn.

¹¹¹⁰. Bv. in het Belgisch milieustrafrecht (zie: FAURE, M., Preadvies milieustrafrecht, 1990, 132-139) of in het Belgisch sociaal strafrecht (zie: BOSLY, H.D., Les sanctions en droit pénal social belge, 1979, 70-71 en DECLERCQ, R., "Materieel-strafrechtelijke bepalingen in het sociale zekerheidsrecht", in Raakvlakken tussen sociale zekerheid en andere rechtstakken, 1979, (13), 37-40).

discipline van het Belgisch transportstrafrecht. Zeven van de tien nationale bijzondere strafwetten die in onze studie fungeren als rechtsgrond voor de bestraffing van mogelijke transportinbreuken, bevatten een afzonderlijke regeling inzake de herhaling¹¹¹¹. Twee van deze strafwetten sluiten bovendien hoofdstuk V van boek I van het Strafwetboek (de commune herhalingsregeling) uitdrukkelijk uit¹¹¹². Twee andere transportstrafwetten geven daarentegen in hun herhalingsregime expliciet aan dat de gemeenrechtelijke regeling terzake toepasselijk blijft¹¹¹³.

Hierna geven we in een schema een overzicht van deze bijzondere herhalingsregeling in het Belgisch transportstrafrecht, waarin we twee recidivevoorwaarden preciseren (de band tussen de beide misdrijven -kolom B- en de termijnvoorwaarde -kolom C-; beide voorwaarden beperken de bijzondere wettelijke herhaling) alsmede de aard van de strafverhoging aangeven (kolom D). De eigen recidiveregeling uit de twee van de vier regionale strafwetten werd door het Arbitragehof vernietigd wegens schending van de aan de decreetgever toegewezen strafrechtelijke bevoegdheid¹¹¹⁴. Bij de uitvoering van de vierde Belgische staatshervorming (1993), zal evenwel ook de regionale strafwetgever de bevoegdheid verkrijgen om een van het commune strafrecht afwijkend herhalingsregime in te voeren¹¹¹⁵.

¹¹¹¹. De nationale strafwetten inzake de vervoertussenpersonen (Wet van 26 juni 1967), inzake de radioactieve stoffen (Wet 29 maart 1958) en inzake de explosieve stoffen (Wet van 28 mei 1956) bevatten geen afzonderlijke herhalingsregeling en sluiten evenmin de gemeenrechtelijke recidiveregeling uit.

¹¹¹². Met name artikel 14 van de Wet van 9 juli 1984 (in-, uit- en doorvoer van afvalstoffen) en artikel 29 van de Wet van 22 juli 1974 (giftige afval).

¹¹¹³. Met name artikel 10 § 1, 3e lid van de Wet van 1 augustus 1960 (professioneel goederenvervoer) of artikel 2 § 1, 3e lid van de Wet van 18 februari 1969 (professioneel goederenvervoer - rij- en rusttijden - A.D.R.) : "Onverminderd (de bepalingen van) artikel 56 van het Strafwetboek ...".

¹¹¹⁴. Voor het Vlaams afvaldecreet van 1981: Arbitragehof, 11 mei 1989 (nr. 11/89), B.S., 31 mei 1989, 9482 en voor het Waals afvaldecreet van 1985: Arbitragehof, 5 april 1990 (nr. 15/90), B.S., 24 mei 1990, 10706, Amén., 1990, 87, met noot JADOT, B. Het Vlaams milieuvergunningsdecreet van 28 juni 1985 en de Brusselse afvalordonnantie van 7 maart 1991 bevatten geen eigen herhalingsregime.

¹¹¹⁵. Zie artikel 5 van het voorstel van bijzondere wet tot vervollediging van de federale staatsstructuur, ingediend door de heer Van Rompuy c.s., Gedr.St., 1992-93, nr. 558/1, 69; in dit voorstel wordt zelfs de herhaling uitdrukkelijk vernoemd als mogelijke (afwijkende) strafbepaling uit een decreet.

Opdat de strafmaat op grond van herhaling kan of moet verhoogd worden, dienen -voor zowel het gemeenrechtelijk als voor het bijzonder strafrecht- de volgende recidivevoorwaarden aangaande de voordien opgelopen veroordeling én het nieuw gepleegde misdrijf, vervuld te zijn¹¹¹⁶:

(1) het bestaan van een vroegere veroordeling:

→ tot een straf wegens een misdrijf, desgevallend gepreciseerd naar de de omvang van de opgelegde straf en/of naar de aard van het misdrijf¹¹¹⁷;

* de omvang van de opgelegde straf wordt bijvoorbeeld gepreciseerd in de voor het transportstrafrecht relevant gemeenrechtelijke herhalingscasus van het plegen van een wanbedrijf na een vroegere correctionele veroordeling (artikel 56, lid 2 Sw. - een gevangenisstraf van ten minste één jaar).

De eigen herhalingsregimes uit de zeven nationale bijzondere strafwetten bevatten geen precisering naar de omvang van de voordien uitgesproken straf;

→ die werd uitgesproken door een *Belgische rechtbank*;

→ die *in kracht van gewijsde* is getreden voordat het nieuwe misdrijf werd gepleegd¹¹¹⁸;

* Deze recidivevoorwaarde wordt in het bijzonder herhalingsstelsel van bepaalde van de door ons bestudeerde strafwetten uitdrukkelijk vermeld¹¹¹⁹.

¹¹¹⁶. Zie algemeen: DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, 448-450; VAN BALBERGHE, M., "De herhaling in het strafrecht", R.W., 1951-52, 706-709; VAN DEN WYNGAERT, C., o.c., 1991, I, 381.

¹¹¹⁷. Ten eerste moet er zodoende een vroegere veroordeling tot een straf bestaan. Deze herhalingsvoorwaarde is niet vervuld indien de vorige strafrechterlijke uitspraak het misdrijf bewezen heeft verklaard en vervolgens de opschorting van de uitspraak van de veroordeling heeft toegestaan (Cass., 19 december 1984, Arr.Cass., 1985-86, 565).

¹¹¹⁸. Zie o.m.: Cass., 24 juni 1974, Arr.Cass., 1974, 1179; Cass., 19 november 1974, Arr.Cass., 1975, 342; Cass., 1 maart 1977, Arr.Cass., 1977, 707; Cass., 17 juni 1980, Arr.Cass., 1979-80, 1299; Cass., 19 december 1984, Arr.Cass., 1984-85, 565; Cass., 25 februari 1992, Arr.Cass., 1991-92, 609.

¹¹¹⁹. Zie bv. artikel 4 § 1, 3e lid van de Wet van 21 juni 1985 (technische reglementering en A.D.R.-reglementering) of artikel 29, 4e lid van de wegverkeerswet van 16 maart 1968 (A.D.R.-reglementering).

(2) het plegen van een nieuw misdrijf:

→ desgevallend binnen een welbepaalde termijn na de vroegere veroordeling;

* Al de herhalingsregelingen uit de door ons besproken bijzondere strafwetten formuleren een specifieke termijnvoorwaarde (gaande van 1 tot 3 jaar, zie kolom C van het herhalingschema), zodat de afzonderlijk in het transportstrafrecht gereguleerde herhaling steeds van tijdelijke aard is;

* Uit de jurisprudentie van het Hof van Cassatie is afleidend dat deze herhalingstermijn aanvangt op de dag dat de veroordeling in kracht van gewijsde gaat; naar onze mening dient men voor het bepalen van de dies a quo echter op de eerste plaats rekening te houden met de tekst van de recidivebepaling¹¹²⁰;

¹¹²⁰. Zie bv. Cass., 13 februari 1967, Arr.Cass., 1967, 740 (herhalingsregeling uit de oude verkeerswet van 1 augustus 1899); Cass., 12 maart 1974, Arr.Cass., 1974, 767 (de gemeenrechtelijke herhalingsregeling voor overtredingen -artikel 565 Sw. "...wanneer de overtreder ... reeds is veroordeeld binnen de twaalf voorafgaande de maanden"); Cass., 19 november 1974, Arr.Cass., 1975, 342 (de herhalingsregeling van artikel 36 van de wegverkeerswet: "... hij die na een veroordeling ... deze bepalingen binnen drie jaar opnieuw overtreedt"), Cass., 17 juni 1980, Arr.Cass., 1979-80, 1299 (de herhalingsregeling van artikel 29, 2e lid van de wegverkeerswet). Deze zienswijze wordt ook gedeeld door een gedeelte van de rechtsleer (zie o.m. NYPELS, J. en SERVAIS, J., Le code pénal belge interprété, 1899, IV, p. 472, nr. 4; R.P.D.B., Tw. "Infractions et répression en général", Compl. IV, nr. 531, p. 544; VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., Belgisch Strafrecht, 1976, II, nr. 1133).

Men kan zich afvragen of een dergelijke stelling niet moet bijgetreden worden ENKEL in geval de commune of bijzondere strafwet uitdrukkelijk bepaalt dat de herhalingstermijn ingaat vanaf het ogenblik dat de veroordeling definitief wordt of in kracht van gewijsde gaat. Deze stelling kan dan bv. verdedigd worden voor de herhalingstermijn uit de bijzondere transportstrafwet van 21 juni 1985 (inzake de technische vereisten en de A.D.R.-reglementering). Artikel 4 § 1, 3e lid van deze wet luidt: "In geval van herhaling binnen twee jaar na een in kracht van gewijsde gegane veroordeling, mag de straf ...".

Indien evenwel de herhalingsbepaling slechts gewag maakt van: "...binnen een termijn na de (vorige) veroordeling..." (bv. in de bijzondere strafwetten van 1 augustus 1960 -professioneel goederenvervoer- en van 9 juli 1984 en 22 juli 1974 -afvalstoffen-) of enigzins nauwkeuriger stelt "...binnen een termijn te rekenen van de veroordeling..." (bv. de transportstrafwet van 18 februari 1969 -professioneel goederenvervoer, rij- en rusttijden en A.D.R.- en de veiligheidswet van 10 juni 1952 -A.D.R.-), komt het ons voor dat op basis van een tekstargument zeker kan gesteld worden dat het aanvangsmoment van deze herhalingstermijn (de dies a quo) moet gelokaliseerd worden op de dag van de vroegere veroordeling (deze zienswijze wordt meer algemeen verdedigd door bepaalde rechtsleer, zie bv. DECLERCQ, R., l.c., 1979, 38-39; DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, nr. 821; SCHUIND, G., "Remarques sur la récidive pénale", R.D.P., 1923, p. 636, nr. 5;

→ desgevallend met precisering naar de aard van het nieuwe misdrijf, bijvoorbeeld de voorwaarde van een zogenaamde gelijkheidsrecidive, waarbij een volstreckte identiteit vereist is tussen het misdrijf dat aanleiding gaf tot de vroegere veroordeling en het nieuw gepleegde misdrijf.

* De transportstrafwetten van 1 augustus 1960, 18 februari 1969 en 21 juni 1985 schrijven een dergelijke gelijkheidsrecidive voor ("hetzelfde misdrijf" of "dezelfde overtreding", zie kolom B van het herhalingschema in de nrs. I-II-IV-V).

* Indien de bijzondere herhalingsbepaling geen identiteitsvereiste stelt en zonder enige precisering verbonden wordt aan de misdrijven uit een bijzondere strafwet die een blanco-incriminatiernorm bevat (bv. de twee nationale afvalstrafwetten van 9 juli 1984 en 22 juli 1974 -nr. VI van het schema), dan moeten de beide misdrijven naar onze mening enkel betrekking hebben op overtredingen van de voorschriften uit de bijzondere strafwet zelf die het herhalingsregime invoert of uit de uitvoeringsreglementen van deze strafwet¹¹²¹.

Ook de bijzondere herhalingsregeling uit de strafbepaling van de wegverkeerswet die relevant is voor bepaalde A.D.R.-transportmisdrijven (artikel 29, 4e lid, nr. V van het schema), bevat geen uitdrukkelijke identiteitsvereiste. De beiden misdrijven moeten wel betrekking hebben op "een" overtreding van de uitvoeringsreglementen, maar mogen ons inziens binnen hun "reglementaire" objectieve delictsinhoud verschillen¹¹²².

TROUSSE, P.E., Les principes généraux du droit pénal positif belge, Les Nouvelles, Droit Pénal, I, 1, p. 479, nr. 3132; VAN BALBERGHE, M., l.c., 748). Deze laatste stelling resulteert dan in een inkorting van de wettelijke herhalingstermijn.

¹¹²¹. Zie tevens meer algemeen: DECLERCQ, R., l.c., 1979, 38; TROUSSE, P.E., o.c., I, 1, p. 472, nr. 3080 in fine en nrs. 3142-3143.

¹¹²². Zie tevens Cass., 19 mei 1970, Arr.Cass., 1970, 876 (de herhalingsregeling van artikel 29 is slechts van toepassing op de overtredingen van de uitvoeringsreglementen van de verkeerswet en niet op de misdrijven van de wet zelf). Ook VANHOUDT en CALEWAERT citeren de herhalingsregeling van artikel 29 als voorbeeld van een specifieke herhaling in brede zin of een generieke herhaling die ze onderscheiden van de specifieke herhaling in enge zin waarvoor steeds een volstreckte identiteit vereist is (o.c., II, 543-545; eveneens TROUSSE, o.c., I, 1, nr. 3144). De vermelding dat artikel 29 van de wegverkeerswet een herhaling bepaalt voor "hetzelfde" misdrijf (zie VAN DEN WYNGAERT, C., o.c., 1991, I, 382), lijkt ons dan ook onvoldoende genuanceerd. Binnen het pakket van de inbreuken op de uitvoeringsre-

Het vervuld zijn van deze (desgevallend op verschillende punten gepreciseerde) herhalingsvoorwaarden leidt tot **een gedifferentieerd systeem van strafverzwaring**, afhankelijk van de strafrechtsbepaling die het algemene of bijzonder herhalingsregime voorschrijft (zie kolom D van het herhalingschema).

Het kan gaan om een strafverhoging van de reeds voorgeschreven straffen:

→ die van *facultatieve* of *verplichte* aard is;

* Zo is de strafverhoging in geval van herhaling verplicht gesteld in de transportstrafwetten van 1 augustus 1960, 18 februari 1969, 21 juni 1985, 16 maart 1968 en 21 juni 1985 nrs. I-II-IV en V van het herhalingschema), terwijl de twee nationale afvalstrafwetten (van 9 juli 1984 en 22 juli 1974 - nr. VI) een facultieve strafverzwaring voorschrijven.

→ die de verhoogde strafmaat uitdrukkelijk opgeeft of in meer algemene termen een *verdubbeling* van de strafmaat inhoudt;

* Het Belgisch transportstrafrecht kent aan de herhaling steeds het strafgevolg toe van een verdubbeling van de straf die kan betrekking hebben op:

- de door de strafwet bepaalde straf(fen) -het maximum en/of het minimum-; met name in de twee nationale afvalstrafwetten van 9 juli 1984 en 22 juli 1974 (verdubbeling van de wettelijke maximumstraffen) en in de wegverkeerswet van 16 maart 1968 en de veiligheidswet van 10 juni 1952 (in deze twee laatste wetten een verdubbeling van maxima en minima)¹¹²³;
- de voordien door de strafrechter uitgesproken straf(fen); met name in de drie transportstrafwetten van 1 augustus 1960, 18 februari 1969 en 21 juni 1985 (nr. I, II, IV en V van het schema).

lementen kunnen namelijk de betreffende overtredingen naar delictsinhoud verschillen. Lid 5 van artikel 29 voert wel een bijkomende beperking in door de herhalingsregeling uit te sluiten in geval een zware overtreding (in de zin van lid 1) volgt op een gewone overtreding (in de zin van lid 2); de A.D.R.-misdrijven die bestraft worden krachtens de wegverkeerswet zijn evenwel te beschouwen als "gewone overtredingen" (in de zin van lid 2).

¹¹²³. Aangezien de herhalingsbepaling uit deze twee laatste strafwetten niet preciseert dat de verdubbeling enkel betrekking heeft op de maximumstraf, moeten ons inziens zowel de maxima als minima verdubbeld worden (zie voor de recidiveregeling uit de wegverkeerswet: Cass., 17 november 1969, Arr.Cass., 1970, 276; Cass., 1 maart 1971, Arr.Cass., 1971, 622).

Behoudens een verhoging van de voorgeschreven basisstrafmaat voor het misdrijf (zonder staat van herhaling), kan de strafverzwaring tevens inhouden dat het straffen-arsenaal van de strafrechter in geval van herhaling wordt uitgebreid met bijkomende straffen.

* Zo bepaalt het herhalingsregime uit de Wet van 22 juli 1974 (giftige afval, nr. VI in het schema) dat de strafrechter de tijdelijke of definitieve bedrijfssluiting KAN bevelen¹¹²⁴.

SCHEMA VAN DE BIJZONDERE HERHALINGSREGELING UIT HET TRANSPORTSTRAFRECHT

(A)	(B)	(C)	(D)
TRANSPORTMATERIE + STRAFWET	BAND tussen misdrijven	TERMIJN	STRAFGEVOLG
<hr/>			
(I) GOEDERENVERVOER			
<u>TEGEN VERGOEDING</u>			
Wet 1 aug. 1960 (art. 10, § 1, 3e lid)	Hetzelfde misdrijf	2 jaar	Verdubbeling van de uitge- sproken straf (verplicht)
→ vergunningsstelsel → verplichte CMR- vrachtbrief			
<hr/>			
Wet 18 feb. 1969 (art. 2 § 1, 3e lid)	Hetzelfde misdrijf	2 jaar	Verdubbeling van de uitge- sproken straf (verplicht)
→ kwalitatieve toe- gangsvoorwaarden			

¹¹²⁴. We onderschrijven hierbij de stelling van FAURE dat deze facultatieve bedrijfssluiting uit het -enigzins multi-interpretabel- artikel 29 van de Wet van 22 juli 1974 enkel mogelijk is als bijkomende straf in geval van herhaling (zie FAURE, M., O.C., 1990, 137-138, die zich baseert op tekstargumenten gecombineerd met argumenten uit de parlementaire voorbereiding).

(II) RIJ- EN RUSTTIJDEN
EN TACHOGRAAF

Wet 18 feb. 1969
(art. 2 § 1, 3e lid)

Hetzelfde
misdrijf

2 jaar

Verdubbeling
van de uitgesproken straf
(verplicht)

(III) VERVOER-TUSSEN-
PERSONEN

Wet 26 juni 1967

Geen afzonderlijke recidive-regeling

(IV) TECHNISCHE VEREISTEN
VOOR HET VOERTUIG

Wet 21 juni 1985
(art. 4 § 1, 3e lid)

Hetzelfde
misdrijf

2 jaar

Verdubbeling
van de uitgesproken straf
(verplicht)

(V) VERVOER VAN GEVAAR-
LIJKE GOEDEREN (ADR)

Wet 16 maart 1968

→ gevaarlijke goederen
behoudens explosieve
en radioactieve stoffen
→ wijze van vervoer,
dienstvoorschriften en
speciale voorschriften
voor onderweg

Niet gepreciseerd
(impliciet:
inbreuk op
uitvoeringsbesluit)

1 jaar

Verdubbeling
van het wettelijk strafmaximum en minimum
(verplicht)

Wet 21 juni 1985 (art. 4 § 1, 3e lid)	Hetzelfde misdrijf	2 jaar	Verdubbeling van de uitgesproken straf (verplicht)
→ gevaarlijke goederen behoudens explosieve en radioactieve stoffen			
→ voertuigen en uitrusting + tanks en recipiënten (niet voor ADR-klasse 2)			

Wet 10 juni 1952 (art. 8)	Niet gepreciseerd (impliciet: inbreuk op wet of uitvoeringsbesluit)	1 jaar	Verdubbeling van het wettelijk strafmaximum en minimum (verplicht)
→ gevaarlijke goederen behoudens explosieve en radioactieve stoffen			
→ laden, lossen en behandeling + enkel voor ADR-klasse 2: tanks en recipiënten			

Wet 18 feb. 1969 (art. 2 § 1, 3e lid)	Hetzelfde misdrijf	2 jaar	Verdubbeling van de uitgesproken straf (verplicht)
→ ADR-opleidingsgetuigschrift (niet voor radioactieve stoffen)			

Wet 29 maart 1958 (art. 7, 1e lid)	Geen afzonderlijke recidive-regeling
→ radioactieve stoffen (inclusief ADR-opleidingsgetuigschrift)	

Wet 28 mei 1956	Geen afzonderlijke recidive-regeling
→ explosieve stoffen	

(VI) VERVOER VAN
AFVALSTOFFEN

Wet 9 juli 1984
(art. 11)

→ in-, uit- en
doorvoer

Niet gepre-
ciseerd
(impliciet:
inbreuk op
wet of uit-
voeringsbe-
sluit)

3 jaar

Facultatieve
verdubbeling
van de maxi-
mumstraf

+ UITSLUITING van hfst. V -boek I Sw. (art.14)

Wet 22 juli 1974
(art. 26, 1e lid)

→ giftige afval

Niet gepre-
ciseerd
(impliciet:
inbreuk op
wet of uit-
voeringsbe-
sluit)

3 jaar

Facultatieve
verdubbeling
van de maxi-
mumstraf

+ facultatieve
bedrijfsslui-
ting (tijd. of
definitief)

+ UITSLUITING van hfst. V -boek I Sw. (art.29)

Decreet 2 juli 1981

→ Vlaamse afvalre-
geling

Afzonderlijke recidive-regeling vernietigd
door het Arbitragehof
(automatische toepasselijkheid van het commune
herhalingsregime)

Decreet 28 juni 1985

→ Vlaamse milieuver-
gunning (nog niet
voor afvalvervoer)

Geen afzonderlijke recidive-regeling
(automatische toepasselijkheid van het commune
herhalingsregime)

Decreet 5 juli 1985

→ Waalse afvalre-
geling

Afzonderlijke recidive-regeling vernietigd
door het Arbitragehof
(automatische toepasselijkheid van het commune
herhalingsregime)

Ordonnantie 7 maart 1991	Geen afzonderlijke recidive-regeling (automatische toepasselijkheid van het commune herhalingsregime)
→ Brusselse afval- regeling	

Wet 29 maart 1958	Geen afzonderlijke recidive-regeling
→ radioactieve afvalstoffen	

Inbreuken op ADR- reglementering in- zake gevaarlijke afvalstoffen (in de ADR-betekenis)	Zelfde herhalingsregeling als weergegeven in in punt V van dit schema, desgevallend in samenloop met een specifieke afvalwet (bv. de Wet van 9 juli 1984).
---	---

Uit dit schema inzake de bijzondere herhalingsregeling uit het Belgisch transportstrafrecht kan worden afgeleid dat binnen de globale verscheidenheid toch een zekere eenvormigheid terug te vinden is bij de recidive-voorwaarden en het recidive-strafgevolg uit welbepaalde (sub)groepen van de bestudeerde bijzondere strafwetten.

(A) De twee belangrijke strafwetten die uitsluitend een transportmaterie reguleren -de Wet van 1 augustus 1960 en de Wet van 18 februari 1969 (schema nr. I, II en V)- bevatten beide de voorwaarde van een gelijkheidsrecidive en de termijnvoorwaarde van 2 jaar en schrijven beide tevens een verplichte verdubbeling voor van de uitgesproken straf. Identieke voorwaarden met eenzelfde strafgevolg zijn terug te vinden in de Wet van 21 juni 1985 die voor een belangrijk gedeelte de transportmaterie betreft (technische vereisten -algemeen en A.D.R., schema nr. IV en V).

(B) Twee strafwetten die in het transportstrafrecht een rechtsgrond uitmaken voor de beteugeling van bepaalde A.D.R.-misdrijven -de wegverkeerswet van 16 maart 1968 en de veiligheidswet van 10 juni 1952 (schema nr. V)-, kennen een termijnvoorwaarde van 1 jaar en bepalen als wettelijk strafresultaat een verplichte verdubbeling van de wettelijke straf(fen).

(C) Tot slot bedraagt de termijnvoorwaarde drie jaar in de twee nationale afvalstrafwetten -de Wet van 9 juli 1984 en de Wet van 22 juli 1974 (schema nr. VI)-, die tevens beide een verdubbeling van de wettelijke maximumstraf(fen) als strafgevolg toelaten.

DEEL III. ENKELE BESCHOUWINGEN INZAKE HET BELGISCH TRANSPORTSTRAFRECHT
BIJ WIJZE VAN BESLUIT

Bij de publiekrechtelijke regulering van het nationaal en internationaal wegtransport van goederen heeft de Belgische wetgever als hoofdinstrument voor de handhaving en sanctionering van de uitgevaardigde regionale, nationale, supranationale en internationale vervoerrechtsregels geopteerd voor de **strafrechtsbepaling**. De keuze voor de strafsanctie als middel tot normhandhaving in het wegtransportrecht blijkt duidelijk uit een consultatie van de verschillende Belgische vervoerwetten die een rechtsgrond uitmaken voor de uitwerking van de transportreglementering in de diverse belangrijke vervoerdomeinen (het professioneel goederenvervoer - de rij- en rusttijden en de tachograaf - de vervoertussenpersonen - de technische voertuigvereisten - het wegvervoer van gevaarlijke goederen en afvalstoffen). Al deze vervoerwetten bevatten namelijk een strafrechtelijk sluitstuk(je), aan hetwelk bijkomend wordt gerefereerd in diverse transportuitvoeringsreglementen. Dit strafrechtelijk deel van de Belgische vervoerwet bestaat grotendeels uit één enkele strafrechtsbepaling die de technische vorm aanneemt van een zogenaamde *blanco-incriminatie*; het is dan het overtreden van de transportwet en van het (de) uitvoeringsreglement(en) dat strafbaar wordt gesteld met een welbepaalde aangeduide "klassieke" strafsanctie van correctionele natuur (gevangenisstraf en/of geldboete).

Ons onderzoek van dit Belgisch transportstrafrecht heeft zich dominant gericht op de analyse van de twee kernelementen van de strafrechtsbepaling uit de transportwet: het **transportmisdrijf** en de **strafsanctie**. Deze twee penale basiselementen bestaan slechts wanneer ze in een wettekst zijn voorgeschreven en dit bij toepassing van het legaliteitsbeginsel dat het meest fundamenteel beginsel van het materieel strafrecht uitmaakt (*nullum crimen, nulla poena sine lege*)¹. Een welbepaalde vervoerhandeling kan slechts beschouwd worden als een transportmisdrijf indien een wet deze handeling strafbaar stelt (*nullum crimen sine lege*) en kan vervolgens -bij het bestaan van een wettelijke misdrijfgrond- als transportmisdrijf slechts bestraft worden met de straf(fen) die de wet voorschrijft (*nulla poena sine lege*).

Aan deze twee penale kernelementen -het misdrijf en de straf- gesitueerd uiteraard in het specifieke kader van de strafrechtsbepalingen uit het Belgisch transportstrafrecht als subcategorie van het bijzonder strafrecht, wensen we nu in dit derde deel een aantal beschouwingen te wijden

¹. Dit fundamenteel strafrechtelijk legaliteitsbeginsel heeft een strafwettelijke, grondwettelijke en internationaalrechtelijke grondslag (respectievelijk artikel 2 Sw., artikel 7 en 9 G.W., artikel 7 E.V.R.M. en artikel 15 BUPO).

bij wijze van besluit.

We laten ons hierbij leiden door de principiële vraag of de misdrijf- en strafnormen uit het Belgisch transportstrafrecht in hun huidige omschrijving een voldoende aangepast instrument vormen om de transportrechtsregels te handhaven. Deze principiële vraag moeten we hoofdzakelijk negatief beantwoorden. Het vigerend Belgisch transportstrafrecht bevat naar onze mening grotendeels onaangepaste misdrijf- en strafnormen; een standpunt dat we hierna (in de punten A en B) verder zullen toelichten. Het lijkt alsof de Belgische transportwetgever enkel geïnteresseerd is in de idee om het strafrecht aan te wenden als sanctioneringstechniek en zich verder niet meer bekommert om een degelijke uitwerking van het strafrechtelijk instrumentarium. Een dergelijke houding ondermijnt evenwel ab initio de eigen (veronderstelde) doelstelling van de wetgever om een op basis van strafbedreiging doeltreffend systeem van handhaving van de wegtransportreglementering in te voeren.

Voorafgaand aan deze enkele beschouwingen omtrent de misdrijf- en strafnormen uit de Belgische transportstrafwetten, wensen we tevens een bedenking te formuleren aangaande de complementaire penale beschermingsfunctie die kan uitgaan van sommige -in ons penaal onderzoek mede aan bod gekomen- strafrechtsbepalingen uit het bijzonder deel van het gemeenrechtelijk strafrecht (boek II van het Strafwetboek) gesitueerd in de specifieke feitelijke en juridische kontekst van het wegtransportgebeuren.

De ontoereikende bescherming die het strafrecht thans biedt tegen een *opzettelijke beschadiging en/of vernieling van waardevolle roerende goederen* en die reeds herhaaldelijk in de rechtsleer werd aangeklaagd², laat ook zijn nefaste sporen na op het terrein van het wegtransport; met name een onaangepaste penale bescherming terzake van het aangewende vervoermiddel dat een aanzienlijke financiële waarde kan vertegenwoordigen. Een raadpleging van een aantal buitenlandse Strafwetboeken leert evenwel snel dat dit actueel beschermingsprobleem in het Belgisch gemeen strafrecht op een relatief eenvoudige wijze kan worden verholpen door het invoeren van een basismisdrijfkwalificatie inzake vernieling en beschadiging van in beginsel elk roerend goed die als strafnorm een voldoende strenge maximumstrafmaat moet inhouden (bijvoorbeeld een gevangenisstraf van twee jaar)³.

². Zie bv. DE NAUW, A., "Bedenkingen over de hiërarchie van de waarden in het bijzonder strafrecht", *R.W.*, 1978-79, 626; VANDEPLAS, A., "Evolutie van strafrecht en politie", *De Pol.*, 1985, 73-74.

³. Zie bv. artikel 434 Code pénal en 322-1 Nouveau code pénal; artikel 350 van het Nederlandse Wetboek van Strafrecht; paragraaf 303 van het Duit-

A. Onaangepaste misdrijfnormen en hun mogelijke aanpassing

(I) De lege lata kunnen we vaststellen dat de misdrijfnorm uit de strafrechtsbepalingen van de Belgische transportstrafwetten die aan bod zijn gekomen in onze studie voor het overgrote gedeelte bestaat uit een *blanco-misdrijfnorm*. Een blanco-misdrijfnorm omschrijft de strafbare gedraging als een overtreding van de wet of van de -op het ogenblik van de creatie van de vervoerincriminatie nog onbestaande- uitvoeringsbesluiten van deze wet. Een dergelijke strafrechtsbepaling bevat naar onze mening -weliswaar in uiterst algemene termen- reeds een eerste aanwijzing van de strafbaar gestelde gedraging. Enkel een inbreuk op een dwingende bepaling uit de wet waarin de incriminatie voorkomt of uit één van de besluiten tot uitvoering van die strafwet, kan gekwalificeerd worden als een misdrijf, kan beantwoorden aan de misdrijfinhoud⁴. Het overtreden van een imperatief geformuleerd transportvoorschrift dat niet in extenso voorkomt in of niet uitdrukkelijk afdwingbaar wordt gemaakt door één van deze twee rechtsbronnen (de incriminatiewet en het uitvoeringsbesluit)⁵ kan dan bij toepassing van de betreffende incriminatiewet geen transportmisdrijf opleveren en kan dan uiteraard niet bestraft worden met de straffen bepaald in die incriminatiewet. Een blanco-misdrijfnorm bestaande uit de strafbaarstelling van het overtreden van de wet of van het uitvoeringsbesluit houdt dan als het ware een *externe begrenzing* in van de (*objectieve*) *misdrijfinhoud*. Voorschriften buiten deze wet en buiten de uitvoeringsbesluiten van deze wet (in de zin van

se Strafgesetzbuch en sect. 1 van de Engelse Criminal Damage Act van 1971. Thans kan bv. een opzettelijke vernieling en beschadiging (buiten de hypothese van brandstichting en van geweld tegen personen) van een afgekoppelde en niet-geladen tankaanhangwagen die speciaal uitgerust is voor het vervoer van gevaarlijke goederen in het Belgisch gemeenrechtelijk strafrecht enkel bestraft worden met de politiestraf voorgeschreven in artikel 559, 1° Sw. (zijnde een maximale geldboete van 2.000 frank! -20 frank x 100 -opdecimes; met in geval van herhaling tevens een gevangenisstraf van 5 dagen -artikel 562, 1e lid Sw.).

⁴. De blanco-incriminatie bevat alzo naar onze mening -naast de eigenlijke strafnorm- (minstens) een eerste abstracte misdrijffomschrijving. Om deze reden vinden we de overweging van het Hof van Cassatie aangaande een blanco-incriminatie uit de hormonenwet van 15 juli 1985 "dat deze wetsbepaling geen omschrijving geeft van enig strafbaar feit" te verregaand (Cass., 11 december 1990, *Arr.Cass.*, 1990-91, 398).

⁵. De zogenaamde afdwingbaarheidsbepaling heeft betrekking op de supranationale en internationale vervoerrechtsregels die rechtstreekse werking hebben en wordt infra verder toegelicht (I-a).

niet-voorgescreven of niet-afdwingbaar gemaakt door deze twee misdrijfbronnen) worden strafrechtelijk NIET gehandhaafd door middel van die blanco-straf-rechtsnorm (*nullum crimen sine lege*).

Een uitdrukkelijke *interne begrenzing* ontbreekt echter in een blanco-misdrijfnorm. Betekent deze strafbaarstelling dan dat elk dwingend gedragsvoorschrift uit één van uitvoeringsbesluiten van de incriminatie-transportwet langs strafrechtelijke weg wordt gehandhaafd en dat derhalve de inbreuk op elk imperatief wettelijk of reglementair gedragsvoorschrift reeds voldoet aan de algemeen in abstracto aangeduide misdrijfinhoud? Deze vraag moet ons inziens ontkennend worden beantwoord. Op welke wijze dan de actie-radius van de blanco-misdrijfnorm op het interne vlak verder moet worden afgebakend, blijft echter een zeer problematische vraag. De blanco-misdrijfnorm is op zich onvoldoende nauwkeurig om -in functie van het afgrenzen van de penale handhaving- een precies criterium aan te bieden voor een selectie tussen al de dwingende reglementaire transportbepalingen uit de uitvoeringsbesluiten van een transportstrafwet. Men kan zich dan afvragen of de blanco-misdrijfnorm op deze wijze niet in aanvaring komt met het supra geciteerde strafrechtelijk legaliteitsbeginsel. De legaliteitseis aangaande de strafbaarstelling (*nullum crimen sine lege*) vereist namelijk dat de geïncrimineerde gedragingen precies en nauwkeurig worden omschreven (het zogenaamd *lex certa*-beginsel)⁶. Een toetsing van de "gemiddelde" misdrijfnorm die voorkomt in de Belgische transportstrafwet aan één van de meest fundamentele principes uit het strafrecht, leert dat we te maken hebben met een *onaangepaste misdrijfnorm*; de blanco-misdrijfnorm geeft geen volledig nauwkeurige aanduiding van de wettelijke en voornamelijk reglementaire bepalingen die langs strafrechtelijke weg moeten worden gehandhaafd (en dus evenmin van de bepalingen die niet penaal sanctioneerbaar zijn). Het zal dan uiteindelijk de strafrechter zijn die de delicate selectie tussen de reglementaire bepalingen zal moeten maken, zodat het gevaar kan bestaan dat de wettelijke incriminatie uiteindelijk de plaats moet ruimen van een strafrechterlijke incriminatie. Een dergelijke situatie komt

⁶. Zie DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., *o.c.*, 1990, nr. 100. Tevens benadrukt door de rechtsleer bij de bespreking van artikel 7 E.V.R.M. (zie bv. COHEN-JONATHAN, G., *La convention européenne des droits de l'homme*, 1989, 446; VAN DIJK, P. en VAN HOOFF, G.J.H., *De Europese conventie in theorie en praktijk*, 1990, 3e ed., 398); tevens Cons.Const fr., 19-20 januari 1981, *D.*, 1982, 441, met noot DE KEUWER, A., *J.C.P.*, 1981, I, 19701, met noot FRANCK, C.; Cass.fr., 1 februari 1990, *Bull.Crim.*, 1990, 153, nr. 56, *Rev.Sc.Crim.*, 1991, 555, met noot VITU, A.; Cass.fr., 29 oktober 1991, *Bull.Crim.*, 1991, n° 386, p. 967; *Dr.pénal*, 1992, nr. 88, p. 7, met noot VERON, M.

zeker op gespannen voet te staan met het legaliteitsbeginsel.

Persoonlijk hebben we dan in onze studie de stelling verdedigd dat het constitutioneel misdrijfelement van de (intra-delictuele) wederrechtelijkheid (het bepalen van het rechtsgoed of rechtsbelang dat de strafwetgever beoogt veilig te stellen) zou kunnen fungeren als een soort van "impliciete" interne begrenzer van de blanco-misdrijfnorm.

Een transportwet die voor de strafrechtelijke handhaving van de voorgeschreven of reglementair uit te werken vervoerregels slechts één enkele blanco-misdrijfnorm bevat verbonden aan één strafmaat, maakt *totaal geen onderscheid naar de specifieke aard van de strafbare gedraging*, noch aangaande de objectieve delictsinhoud (de waarde van het wettelijk of reglementair voorschrift), noch aangaande de subjectieve delictsinhoud (de vereiste schuldvorm). Zowel de opzettelijke als de culpoze overtredingen van een elementaire beginselbepaling of van een vrij onbelangrijke reglementaire detailbepaling, worden -zonder enige nuancering- strafbaar gesteld in één en dezelfde strafrechtsnorm⁷. Bij gebreke aan wettelijke misdrijf-differentiatie en bijkomend aan onderscheid in strafmaat⁸ geeft de toe te passen strafrechtsbepaling uit de transportstrafwet de strafrechter geen indicatie omtrent de waarde die de wetgever wenst te verbinden aan het overtreden dwingend vervoervoorschrift.

In bepaalde recente afvalstrafwetten (die onder meer het afvaltransport reguleren) heeft de regionale wetgever incriminaties voorgeschreven die wel een gedifferentieerde delictsinhoud bevatten met een hieraan aangepaste correctionele strafmaat⁹.

Behoudens deze algemene opmerkingen aangaande de frequent in het Belgisch transportstrafrecht aangewende en ons inziens problematische legislatieve techniek van de blanco-incriminatie, wensen we vervolgens *het onaangepast karakter van de misdrijfnorm* uit de Belgische transportstrafwet

⁷. FAURE gebruikt hierbij de treffende term van een "catch all" strafbepaling (FAURE, M., Preadvies Milieustrafrecht, 1990, 100).

⁸. We vermelden tevens een gebrek aan onderscheid in strafmaat, aangezien de strafwetgever door middel van een dergelijk strafonderscheid onrechtstreeks de misdrijfnorm kan differentiëren (zie bv. artikel 10 § 2 van de transportstrafwet van 1 augustus 1960 - professioneel goederenvervoer over de weg; tevens infra punt B -onaangepaste strafnormen).

⁹. Zie- als relevant voor de normering van het afvaltransport-: artikel 51 van het Waalse afvaldecreet van 5 juli 1985 en artikel 26 van de Brusselse afvalordonnantie van 7 maart 1991 (tevens infra punt B -onaangepaste strafnormen).

op een tweevoudige wijze te accentueren: primo op het vlak van de strafrechtelijke incorporatie van de materiële vervoerregels van supranationaalrechtelijke of internationaalrechtelijke origine (a) en secundo in het verlengde hiervan op het vlak van de niet-gecoördineerde strafrechtsgronden voor de A.D.R.-transportmisdrijven (b).

(a) De blanco-misdrijfnorm uit de Belgische transportstrafwet incrimineert "het overtreden van de wet en van de uitvoeringsbesluiten". De strafrechtelijke handhaving van de vervoervoorschriften wordt alsoz uitdrukkelijk extern gelimiteerd tot die voorschriften die voorkomen in de wet of in één van de uitvoeringsbesluiten. Om deze reden hebben we hoger betoogd dat deze blanco-misdrijfnorm reeds een eerste misdrijfschrijving inhoudt.

Een dergelijke misdrijfnorm kan problemen opleveren voor de strafrechtelijke handhaving van supranationale en internationale transportregels die zonder tussenkomst van een nationale wetgever rechtstreekse werking hebben en dus geen materiële omzetting vereisen in de interne rechtsorde. We denken hierbij aan de belangrijke transportregels die zijn voorgeschreven in de verordeningen van de Europese gemeenschap¹⁰ en in de internationale verdragen met een self-executing karakter¹¹.

Indien deze communautairrechtelijke of verdragsrechtelijke vervoervoorschriften niet "op een of andere wijze geïntegreerd of geïncorporeerd zijn" in de incriminatiewet of in een uitvoeringsbesluit van de incriminatiewet, dan is het duidelijk dat bij toepassing van de blanco-misdrijfnorm de overtreding van deze vervoervoorschriften NIET kan gekwalificeerd worden als een transportmisdrijf (nullum crimen sine lege). De actieradius van de misdrijfnorm bepaald in de Belgische transportstrafwet reikt dan in een dergelijke hypothese niet tot deze supranationale en internationale vervoerregels.

"De wijze van integratie of incorporatie" van de rechtstreeks werkende communautaire en internationale vervoerregels in de incriminatiewet of in een

¹⁰. Deze EG-verordeningen moeten gesitueerd worden in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid van de Europese gemeenschap zoals geregeld in de artikelen 3e, 61-1° en 74-84 van het EEG-verdrag van 25 maart 1957 en hebben in het transportstrafrecht betrekking op de materie van het beroepsgoederenvervoer over de weg en van de verplichte rij- en rusttijden.

¹¹. Op het vlak van het wegtransport van goederen moet hier op de eerste plaats vermeld worden het Europees verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (A.D.R.) van 30 september 1957, tot stand gekomen binnen de Europese Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.

uitvoeringsbesluit teneinde het strafrechtelijk handavingsinstrument te kunnen uitbreiden tot deze regels, kan dan bestaan in ofwel een letterlijke (integrale of partiële) *opname van deze vervoerregels* in (vermoedelijk) een uitvoeringsbesluit ofwel een duidelijke *afdwingbaarheidsbepaling* ten aanzien van de supranationale of internationale wettekst in de incriminatiewet of in een uitvoeringsbesluit (deze laatste incorporatiemethode lijkt zeker de meeste geschikte). In functie van de strafrechtelijke incorporatie van de supranationale en internationale transportrechtsregels is het zodoende naar onze mening niet vereist dat deze materiële regels in extenso worden overgenomen in een nationaal uitvoeringsbesluit; het volstaat dat een bepaling uit de nationale wettekst of uit het nationaal uitvoeringsreglement in duidelijke termen de verplichte naleving van de (algemeen aangeduide of meer gepreciseerde) supranationale of internationale wettekst oplegt¹². Bij ontstentenis van een dergelijke "afdwingbaarheidsbepaling" in de incriminatiewet of in het uitvoeringsbesluit (of van een woordelijke overname), vallen de Europese en internationale vervoerregels BUITEN het toepassingsgebied van de blanco-misdrijfnorm die het overtreden van de wet en het uitvoeringsbesluit incrimineert.

Dat de misdrijfnormen uit het vigerend Belgisch transportstrafrecht niet aangepast zijn om ook de belangrijke en direct werkende transportbepalingen uit de Europese gemeenschapswetgeving of uit de internationale verdragen mede te betrekken in de strafrechtelijke handhaving, getuige de verschillende voorbeelden die we supra in onze studie hebben aangehaald en die de fundamentele transportmateries betreffen van *het professioneel goederenvervoer over de weg*¹³, van *de rij- en rusttijden en de tachograaf*¹⁴ en van

¹². Het zij benadrukt dat het moet gaan om een bepaling die onbetwistbaar een verplichte naleving oplegt van de supranationale of internationale vervoerwettekst (uitdrukkelijke verplichting tot naleving, nauwkeurige toepasselijkheidsverklaring of opname in een strafrechtelijk verwijzingsvoorschrift). Een bepaling die bv. terloops refereert aan een internationale of supranationale wettekst zal niet volstaan.

¹³. De zeer recente EEG-verordening nr. 881/92 van 26 maart 1992 aangaande de communautaire transportvergunning ter vervanging van de internationale transportvergunningen van de lidstaten wordt tot op heden - voorzover ons bekend- strafrechtelijk niet afdwingbaar gemaakt, noch in de basistransportstrafwet van 1 augustus 1960 inzake het bezoldigd goederenvervoer (met in artikel 10 § 1 een blanco-misdrijfnorm), noch in het algemeen uitvoeringsbesluit van 25 november 1992. Overtredingen van deze recente communautaire regelgeving zijn dan ook op huidig ogenblik in het Belgisch transportstrafrecht niet strafbaar.

het A.D.R.-vervoer van gevaarlijke goederen¹⁵. Het volstaat dat de strafwet of het uitvoeringsbesluit de betreffende transportbepalingen strafrechtelijk gewoon niet afdwingbaar maakt (al dan niet uit vergetelheid) of een onnauwkeurige omschrijving terzake geeft om het geheel van deze bepalingen gewoon buiten het strafrechtelijk handhavingsinstrument te doen vallen.

(b) In het verlengde van deze problematiek omtrent de penale incorporatie van de belangrijke supranationale en internationale vervoervoorschriften in het actueel Belgisch transportstrafrecht -en die mede betrekking heeft op de transportbepalingen uit het A.D.R.-verdrag van 30 september 1957-, kan vervolgens gewezen worden op het onaangepast karakter van het strafrechtelijk handhavingsinstrument dat op huidig ogenblik moet worden gehanteerd op het domein van de gehele A.D.R.-reglementering inzake het wegvervoer van gevaarlijke goederen. Momenteel dienen zes nationale strafwetten te fungeren als strafrechtsgrond voor de A.D.R.-transportmisdrijven die zelf geen referentie inhouden aan deze A.D.R.-reglementering. Voor het grootste gedeelte van de gevaarlijke goederen (slechts de explosieve en radioactieve stoffen zijn uitgezonderd) wordt de toepasselijke strafwet

¹⁴. Door de niet-tijdige aanpassing van de nationale strafrechtelijke sanctioneringsmaatregelen van de EEG-verordeningen nrs. 3820/85 en 3821/85 inzake de maximale rij- en minimale rusttijden en de tachograaf (beide daterend van 20 december 1985), werden deze verordeningen na hun inwerkingtreding op 29 september 1986 gedurende een zekere periode (respectievelijk ongeveer 8 en 15 maanden) strafrechtelijk niet gehandhaafd in het Belgisch transportstrafrecht (zie voor de sociale verordening nr. 3820/85: Cass., 9 januari 1990, Arr.Cass., 1989-90, 611; Cass., 27 oktober 1992, R.Cass., 1992, p. 243, nr. 927, Turnh.Rechtsl., 1992, 179; H.v.J., 2 oktober 1991, zaak C 8/90, J.T.T., 1992, 123; de vervoerstrafwet van 18 februari 1969 die als strafrechtsgrond terzake fungeert, bevat in artikel 2 § 1 een blanco-misdrijfnorm).

¹⁵. Aangaande het wegtransport van explosieve stoffen bevatten noch de strafwet van 28 mei 1956 (met in artikel 5 een blanco-misdrijfnorm), noch het uitvoeringsbesluit van 23 september 1958 een afdwingbaarheidsbepaling ten aanzien van de A.D.R.-reglementering (explosieve stoffen behoren tot de A.D.R.-gevaarsklasse 1). Voor een strafrechtelijke handhaving van de A.D.R.-vervoerregels aangaande de stoffen van gevaarsklasse 1 kan evenmin een beroep worden gedaan op de penale verwijzingsvoorschriften uit artikel 9 van het algemeen nationaal A.D.R.-besluit van 16 september 1991, aangezien dit besluit niet van toepassing is op het wegvervoer van explosieve stoffen.

Het voornoemde algemeen A.D.R.-besluit van 16 september 1991 (dat niet geldt voor explosieve en radioactieve stoffen) bevat tevens in artikel 2 een vrij onnauwkeurige bepaling rond de rechtstreekse toepassing van de in het A.D.R.-verdrag voorgeschreven (en niet overgenomen) vervoerregels op het internationaal vervoer; deze onnauwkeurige toepasselijkheidsverklaring kan problemen veroorzaken op het domein van de strafrechtelijke handhaving van deze voor het internationaal vervoer geldende A.D.R.-regels in België.

aangeduid in een nationaal uitvoeringsbesluit dat enkel "de overtredingen van de bepalingen van het besluit" strafbaar stelt en in zijn strafrechtelijke verwijzingsvoorschriften normaanduidingen hanteert die zelf in dit uitvoeringsreglement niet voorkomen¹⁶.

Zeer recent is voor een onderdeel van de A.D.R.-reglementering (inzake het A.D.R.-opleidingsgetuigschrift voor de bestuurders) een partiële verbetering in de aanduiding van het strafrechtelijk handavingsinstrument vast te stellen¹⁷.

(II) De lege ferenda is het naar onze mening aanbevelenswaardig dat de algemeen bekeken onaangepaste misdrijfnormen die actueel zijn voorgeschreven in het Belgisch transportstrafrecht op een tweevoudige wijze worden aangepast. Enerzijds moet de misdrijfnorm worden gedifferentieerd naar de aard van de delictsinhoud, met inperking *ratione materiae* op het vlak van de reglementaire bepalingen, maar -in bepaalde gevallen- met uitbreiding *ratione personae* op het vlak van de misdrijfdader (a). Anderzijds lijkt het aangewezen dat de misdrijfnorm zelf voorziet in de incorporatie van de direct werkende supranationale en internationale transportbepalingen (b).

¹⁶. Bedoeld wordt artikel 9 van het actueel algemeen A.D.R.-besluit, het K.B. van 16 september 1991. Dit artikel bevat met zijn uitdrukkelijke vermeldingen van de inhoud van de strafrechtelijk gehandhaafde A.D.R.-voorschriften wel reeds een verduidelijking in vergelijking tot een van de vorige A.D.R.-besluiten die zonder enige inhoudelijke precisering ("naar gelang het geval") de verschillende strafrechtsgronden aangaf (zie artikel 8 van het K.B. van 15 maart 1976).

¹⁷. Artikel 16 van het recente K.B. van 26 maart 1993 aangaande het A.D.R.-opleidingsgetuigschrift, heeft namelijk de strafrechtelijke verwijzingsregeling sterk vereenvoudigd door maar één strafrechtsgrond aan te duiden voor de bestraffing van de inbreuken op het voormelde reglement (met name de transportstrafwet van 18 februari 1969), terwijl het vorige besluit terzake nog een referentie inhield aan maar liefst vijf verschillende strafwetten (artikel 13 van het K.B. van 5 november 1982). We spreken evenwel van een partiële verbetering. Het vorige reglement van 5 november 1982 blijft immers toepasselijk voor één bepaalde soort van gevaarlijke goederen (de radioactieve stoffen), doch het genoemde artikel 13 blijft voor de bestraffing -onbegrijpelijk- nog steeds verwijzen naar de vijf verschillende strafwetten. Deze laatste legislatieve ingreep op het vlak van de A.D.R.-reglementering is duidelijk symptomatisch voor de (ook actuele) aandacht die de nationale wetgever besteedt aan de uitwerking van het strafrechtelijk handavingsinstrumentarium in het Belgisch vervoerstrafrecht.

(a) Op de eerste plaats achten we het wenselijk dat de misdrijfnormen uit de Belgische transportstrafwet naar de aard van de objectieve en subjectieve delictsinhoud worden gedifferentieerd met hieraan gekoppeld een onderscheiden strafmaat, zodat niet elke transportinbreuk binnen een bepaalde vervoermaterie wordt strafbaar gesteld met dezelfde strafrechtsbepaling. Hierbij aansluitend kan de strafwetgever tevens de rechtsgoederen of rechtsbelangen die hij beoogt te beveiligen, in één van de voorschriften van de transportstrafwet expliciteren en alzo inzicht verschaffen in de ratio legis van de bijzondere strafwet.

Aangaande de objectieve delictsinhoud zou de misdrijfnorm een duidelijk onderscheid kunnen maken tussen het overtreden van enerzijds een beginselbepaling en anderzijds een reglementaire detailbepaling. De beginselbepaling kan bijvoorbeeld betrekking hebben op de vereiste van een administratieve toelating (in de vorm van een vergunning of erkenning) om een welbepaalde transportactiviteit te verrichten. Bij de strafrechtelijke handhaving van de uitvoeringsbepalingen kan de strafwetgever vervolgens rechtstreeks in de misdrijfnorm een inperking inbouwen door aan te geven welke reglementaire voorschriften binnen het strafrechtelijk domein (moeten) vallen. Van belang kunnen bijvoorbeeld zijn de reglementaire bepalingen die het transportbeginsel verder uitwerken en bepaalde reglementaire controlemaatregelen terzake. Op deze wijze wordt vermeden dat de strafrechtelijke interventie te ver wordt doorgetrokken op het reglementair vervoerterrein en kan deze misdrijfnormaanpassing tevens een *partiële decriminalisering* van het zogenaamd "reglementair" transportstrafrecht tot resultaat hebben (met name van deze detailbepalingen waarvan het overtreden nooit aanleiding geeft een (potentiële) gevaarstelling van het beschermde rechtsgoed of rechtsbelang)¹⁸. De strafrechtelijke tussenkomst kan zo -met een aangepaste strafmaat (zie hierna punt B)- beperkt worden tot de inbreuken op de -vanuit de ratio legis van de transportstrafwet bekeken- "belangrijke" voorschriften uit de betreffende transportregeling.

¹⁸. De naar onze mening wenselijke partiële decriminalisering van het "reglementair vervoerrecht" onttrekt enkel de onbelangrijke uitvoeringsbepalingen aan het toepassingsgebied van het ingevoerde strafrechtelijk handhavingsinstrument, doch houdt evenwel nog geen oplossing in voor de door sommigen aangeklaagde overregulering in de materie van het wegvervoer (zie voor een dergelijke aanklacht: PUTZEYS, J., "Milieuschade veroorzaakt door transport", Recente ontwikkelingen inzake aansprakelijkheid voor milieuschade, Colloquium te Gent, 14 november 1990, p. 11-13). Door de partiële decriminalisering kan wel voorkomen worden dat de overregulering tevens leidt tot overcriminalisering van de wegtransportvoorschriften.

In de differentiatie van de misdrijfnorm moet behoudens de meer nauwkeurige omschrijving van de daadbetrokken delictsinhoud, tevens ruimte zijn voor een mogelijke precisering van de dader van bepaalde transportmisdrijven (vervoerder en/of bestuurder) en zouden de *daderbetrokken delictsbestanddelen* van bepaalde transportmisdrijven uitdrukkelijk moeten worden verruimd tot andere participanten in het economisch proces van het wegtransport van goederen, zoals de opdrachtgever, de bevrachter of de voertuigenpersoon. We denken bij een dergelijke personele misdrijfverruiming op de eerste plaats aan de in de transportpraktijk frequent gepleegde vervoermisdrijven inzake de maximale rij- en minimale rusttijden en het controleapparaat van de tachograaf¹⁹.

(b) Om het strafrechtelijk instrumentarium op een efficiënte wijze mede te kunnen hanteren voor de handhaving van de rechtstreeks werkende transportvoorschriften die zijn voorgeschreven in de EG-verordeningen en in de internationale transportverdragen (bijvoorbeeld het A.D.R.-verdrag met zijn twee bijlagen A en B), verdient het ons inziens de voorkeur om de overtreding van deze supranationale en internationale vervoerwetteksten mede strafbaar te stellen in de misdrijfnorm uit de basistransportstrafwet. Op deze wijze verkrijgt de strafrechtelijke incorporatie een solide basis in de misdrijfnorm zelf. De verwijzing kan dan betrekking hebben op de inhoud van de betreffende vervoerwetteksten zonder precisering naar de tijds- of nummeridentificatie van deze wettekst (voornamelijk bij de EG-besluiten) om alzo te vermijden dat de misdrijfnorm uit de nationale strafwet steeds moet worden gewijzigd bij een verandering van deze identificatiegegevens van de (voornamelijk) supranationale wetteksten²⁰. De zojuist in punt a voorge-

¹⁹. In een recente Franse transportstrafwet werd bijvoorbeeld de opdrachtgever van het vervoer rechtstreeks betrokken in een strafbaarstelling aangaande de naleving van de dagelijkse maximale rijtijd (artikel 5, a van het Decreet n° 92-699 van 23 juli 1992 (J.O., 24 juli 1992, 9988 - de delictsinhoud bestaat uit het geven van met de naleving van de rijtijd onverenigbare instructies).

²⁰. Bv. bij de EG-normen inzake de *rij- en rusttijden en de tachograaf* : een strafbaarstelling van de Europese sociale voorschriften voor het wegvervoer en het bijhorend controleapparaat, zonder aanduiding van de data en de nummers van de twee verordeningen (thans de EEG-verordeningen nrs. 3820/85 en 3821/85, beide van 20 december 1985).

Een ander voorbeeld kan gegeven worden op het vlak van de *grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen*. Artikel 10, 1° van de nationale strafwet van 9 juli 1984 inzake de invoer, doorvoer en uitvoer van afvalstoffen bevat een blanco-misdrijfnorm (bestrafing van de overtreding van de voorschriften vastgesteld door of krachtens deze wet of van de vergunningsvoorwaarden). In deze afvalmaterie zal binnenkort op 7 mei 1994 een

stelde differentiatie van de misdrijfomschrijving kan dan bij deze vervoermisdrijven desgevallend geschieden in nationale (strafrechtelijke) uitvoeringsmaatregelen.

Specifiek op het vlak van de bestraffing van de inbreuken op de internationale (en nationale) A.D.R.-reglementering inzake het wegvervoer van gevaarlijke goederen stellen we voor om één enkele basisstrafwet aangaande deze materie uit te vaardigen naar het voorbeeld van de vereenvoudiging die werd doorgevoerd in de strafrechtsgronden op het domein van de technische reglementering voor de vervoermiddelen²¹. Op deze wijze kunnen mogelijke interpretatieproblemen omtrent de al dan niet strafrechtelijke handhaving van de regeling én omtrent de preciese aanduiding van de strafrechtsgrond vermeden worden en ontstaat er tevens de wettelijke mogelijkheid om ook het A.D.R.-transportmisdrijf naar zijn delictsinhoud en voorts naar zijn strafinhoud te differentieren.

EEG-verordening (nr. 259/93 van 1 februari 1993) de plaats innemen van de huidige Europese regeling in een EEG-richtlijn (nr. 84/631 van 6 december 1984). De strafbaarstelling aangaande de direct werkende EG-verordening zou dan rechtstreeks in de misdrijfnorm van artikel 10 van de strafwet van 1984 kunnen worden opgenomen (strafbaar zou dan bv. kunnen zijn "de overtreding van de voorschriften vastgesteld door de Europese verordening inzake de overbrenging van afvalstoffen").

²¹. Op dit domein van de technische reglementering is de transportstrafwet van 21 juni 1985 in de plaats gekomen van de vijf verschillende bijzondere strafwetten naar dewelke het vroegere artikel 81 uit het algemeen technisch reglement van 15 maart 1968 voor de bestraffing verwees.

B. Onaangepaste strafnormen en hun mogelijke aanpassing

De geringe interesse die de wetgever betoont voor de uitwerking van het strafrechtelijk instrumentarium als verkozen handhavingssysteem, manifesteert zich tevens op het vlak van de voorgeschreven **STRAFFEN**, zowel wat de hoofdstraffen als de bijkomende straffen betreft.

(I) De lege lata dient na een onderzoek van de in het Belgisch vervoerstrafrecht geldende straffen geconcludeerd te worden dat a) de strafmaat algemeen vrij laag is (zeker in vergelijking tot de gemeenrechtelijke strafmaat uit het Strafwetboek) waardoor zeker kan worden getwijfeld aan het bedreigend of afschrikkend karakter van de voorgeschreven straffen, b) de strafmaat vervolgens in de onderlinge verhouding tussen de transportstrafwetten diverse discrepanties vertoont die vaak moeilijk te verantwoorden zijn vanuit het te beschermen rechtsbelang of rechtsgoed en c) de strafmaat tevens -gelet op het frequent gebruik van een blanco-incriminatie-techniek- voor het overgrote gedeelte niet gedifferentieerd is naar de objectieve en desgevallend subjectieve delictsinhoud van de diverse voermisdrijven. Kortom het vigerend Belgisch transportstrafrecht bevat behoudens onaangepaste misdrijfnormen tevens ONAANGEPASTE STRAFNORMEN.

De voorgeschreven straffen bestaan hoofdzakelijk uit *de zogenaamde klassieke straffen* uit het Belgisch strafrecht (gevangenisstraf en geldboete), waarbij verder maar weinig aandacht wordt besteed aan de uitwerking van mogelijke *bijkomende straffen*. Bepaalde transportstrafwetten omvatten wel de (theoretische) mogelijkheid om bijkomende straffen op te leggen (zoals bijvoorbeeld de bijzondere verbeurdverklaring of de tijdelijke immobilisatie van het voertuig), doch de strafoplegging is dan vaak niet geoperationaliseerd²².

²². We denken bv. aan de belangrijke transportstrafwet van 18 februari 1969 die als strafrechtsgrond fungeert voor de EG-regelgeving inzake de maximale rij- en minimale rusttijden en de tachograaf als controleapparaat en tevens voor een gedeelte van de reglementering inzake het beroepsgoederenvervoer over de weg (met name de kwalitatieve toegangsvoorwaarden van de betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en financiële draagkracht) en inzake het A.D.R.-vervoer van gevaarlijke goederen (voor wat het A.D.R.-opleidingsgetuigschrift voor de bestuurders betreft).

Luidens artikel 2 § 2 van deze wet kan de strafrechter de *verbeurdverklaring* of *tijdelijke oplegging* van het voertuig bevelen in de door de Koning bepaalde gevallen. Tot op heden heeft de Koning deze gevallen nog niet gepreciseerd, zodat de voormelde bijkomende straffen op huidig ogenblik niet operationeel zijn. Hierbij komt dat ook de gemeenrechtelijke regeling van de bijzondere verbeurdverklaring uit het Strafwetboek niet toepasselijk is ten aanzien van het vervoermiddel, aangezien het geciteerde artikel 2 § 2

De vrij problematische situatie die op het niveau van de strafrechtsgrond en bijhorende misdrijfnorm wordt vastgesteld bij de strafrechtelijke handhaving van de transportregels die voorkomen in de nationale en internationale A.D.R.-reglementering inzake het wegvervoer van gevaarlijke goederen, continueert zich op het vlak van bestraffingsmogelijkheden ten aanzien van de strafbare inbreuken op deze A.D.R.-transportregels. Behoudens voor het transport van radioactieve en explosieve stoffen dat in een afzonderlijke strafwetgeving is genormeerd, zijn de voorgeschreven straffen uit de bijdere strafwetten die worden aangeduid om terzake te fungeren als strafrechtsgrond ons inziens volkomen ondermaats²³, onderling niet gecoördineerd²⁴ en evenmin in verhouding met de strafmaat die te vinden is in

uitdrukkelijk derogeert aan artikel 43, 1e lid van het Strafwetboek.

Ook de transportstrafwet van 1 augustus 1960 (professioneel goederenvervoer) kunnen we terzake als voorbeeld citeren, die voor de bestraffing van bepaalde transportmisdrijven in de mogelijkheid voorziet de tijdelijke oplegging van het voertuig te substitueren door een *tijdelijke intrekking van de nummerplaat*, waarvan de Koning de verdere voorwaarden moet uitwerken (artikel 10 § 2, 2, lid 2). In tegenstelling tot het vroegere algemeen uitvoeringsreglement van 9 september 1967, blijft deze strafuitwerking achterwege in het vigerend algemeen uitvoeringsreglement van 25 november 1992, zodat ook deze bijkomende straf thans inoperationeel is.

²³. Op het vlak van de zeer lage strafmaat voor de A.D.R.-misdrijven spant de wegverkeerswet duidelijk de kroon. De strafbare overtredingen van de belangrijke A.D.R.-regels inzake de wijze waarop de goederen worden bestraft, de algemene dienstvoorschriften en de speciale voorschriften voor onderweg (zie artikel 9, 2° van het K.B. van 16 september 1991) worden bestraft met een gevangenisstraf van één dag tot één maand en/of een geldboete van 10 tot 500 frank -te verhogen met opdecimes (artikel 29, 2e lid van de wegverkeerswet van 16 maart 1968). Voornamelijk de voorgeschreven vermogensstraf lijkt ons geen reële bedreiging in te houden voor diegene die bij de uitvoering van een wegtransport van gevaarlijke goederen de betreffende A.D.R.-voorschriften wensen te overtreden. Het patrimoniaal nadeel bij de oplegging van een dergelijke geldboete kan evident niet opwegen tegen het financieel en mogelijks economisch voordeel bij de uitvoering van de onregelmatige A.D.R.-vervoeroperatie.

²⁴. Ons onderzoek van het Belgisch transportstrafrecht hebben we dominant gericht naar de materieel-strafrechtelijke regeling bij de penale handhaving van de regionale, nationale, supranationale en internationale transportvoorschriften, zodat we de strafprocessuele bepalingen in beginsel buiten beschouwing hebben gelaten. In het verlengde van onze vaststelling dat de strafmaat in de verschillende strafwetten op basis waarvan A.D.R.-transportmisdrijven worden bestraft niet gecoördineerd is, kunnen we echter bijkomend opmerken dat dit gebrek aan coördinatie eveneens te vinden is bij bepaalde belangrijke *strafprocedurale voorschriften* die gelden voor de uitoefening van een strafvervolgning wegens het plegen van A.D.R.-misdrijven. Zo varieert de *verjaringstermijn van de strafvordering* van één jaar (artikel 68 van de wegverkeerswet) tot drie jaar (gemeenrechtelijke verjaringsstermijn -artikel 21 V.T.Sv.) en zelfs vijf jaar (artikel 5 van de Wet van 21 juni 1985). Een dergelijk strafprocessueel verschil in verjaringstermij-

andere transportstrafwetten.

In bepaalde recente regionale strafwetgeving heeft de wetgever wel meer aandacht besteed aan het strafrechtelijk luik van de strafmaat. Zo bevatten de Waalse en Brusselse afvalstrafwetgeving die onder meer het transport van bepaalde afvalstoffen normeren (door invoering van een verplichte ministeriële erkenning in de uitvoeringsbesluiten), een gedifferentieerde strafmaat met onder meer zware vermogensstraffen aangepast aan de onderscheiden incriminaties²⁵.

Ook in de transportstrafwet van 1 augustus 1960 (bezoldigd goederenvervoer over de weg) is reeds een eerste aanzet te vinden om een onderscheid in de strafmaat in te voeren op basis van de delictsinhoud van het transportmisdrijf²⁶. Ter exemplificatie van een uitgewerkte strafmaat per misdrijfomschrijving in het Belgisch transportstrafrecht kunnen tot slot de strafrechtsbepalingen uit de strafwet van 28 mei 1956 worden geciteerd die fungeert als rechtsgrond voor onder meer de regulering van het wegvervoer van explosieve stoffen²⁷.

nen zal evident niet bijdragen tot een coherente strafvervolgning ten aanzien van de A.D.R.-transportmisdrijven.

²⁵. Zie artikel 51 van het Waals afvaldecreet van 5 juli 1985 en artikel 26 van de Brusselse afvalordonnantie van 7 maart 1991. Beide strafnormen bepalen bv. een aanzienlijke verhoging van de geldboete wanneer de afvalovertreding betrekking heeft op gevaarlijke afvalstoffen. Zo bedraagt dan het minimum van de geldboete in de Brusselse ordonnantie reeds 500.000 frank, terwijl de maximumgeldboete opklimt tot de zeer uitzonderlijke hoogte van maar liefst 2.500.000 frank (zie artikel 26 § 3 van de Ordonnantie van 7 maart 1991; beide bedragen nog te verhogen met de wettelijke opdecimes, wat dus thans voor de Brusselse wetgeving neerkomt op een maximale geldboete van 250.000.000 frank !).

²⁶. Zo mogen met name de straffen niet lager zijn dan de correctionele straffen indien het misdrijf bestaat uit een vervoer van zaken tegen vergoeding met een voertuig waarvoor geen transportvergunning werd afgegeven (artikel 10 § 2, 1° van de Wet van 1 augustus 1960). Voor een bestraffing van ditzelfde misdrijf (vervoer zonder vergunning) schrijft deze transportstrafwet tevens de bijkomende straffen voor van een facultatieve verbeurdeverklaring van het voertuig en een facultatieve en tijdelijke oplegging van het voertuig (artikel 10 § 2, 2°).

²⁷. Behoudens een basismisdrijfkwalificatie bestaande uit de overtreding van de uitvoeringsbesluiten (reeds strafbaar met een gevangenisstraf van tien dagen tot twee jaar en/of een geldboete van 100 tot 1000 frank in artikel 5 van deze strafwet), wordt de strafmaat verhoogd bij het bestaan van verzwarende omstandigheden (artikel 7) en bepaalt de strafwet van 28 mei 1956 tevens een afzonderlijke strafbaarstelling (misdrijf- en strafnorm) gericht op een (vervoer)handeling met een welbepaald opzet (artikel 6) of op de overtreding van door de overheid genomen veiligheidsmaatregelen (artikel 11).

(II) De lege ferenda achten we het wenselijk dat de algemeen bekeken on-aangepaste strafnormen die actueel voorkomen in het Belgisch transportstrafrecht op een tweevoudige wijze worden aangepast. Enerzijds dient de correctionele maximumstrafmaat van de bestaande hoofdstraffen te worden opgetrokken (a) en anderzijds dient het gamma van straffen te worden uitgebreid met een aantal efficiënte bijkomende straffen (b). Deze naar ons oordeel noodzakelijk door te voeren strafaanpassing in het Belgisch transportstrafrecht door middel van strafverhoging van de bestaande hoofdstraffen en door middel van strafuitbreiding bij de bijkomende straffen, stemt overeen met een legislatieve strafingreep die regelmatig wordt voorgesteld teneinde aan het (gemiddeld actueel bestaand) straffensysteem uit het Belgisch bijzonder strafrecht een efficiënte werking te kunnen toekennen²⁸. De concrete uitwerking van de vergelijkbare gesuggereerde strafverzwaring zal dan zeker verschillen binnen de onderscheiden strafrechtsdisciplines uit het Belgisch bijzonder strafrecht.

De op het domein van het transportstrafrecht voorgestelde strafaanpassing vereist ons inziens niet onmiddellijk dat het in het Belgisch strafrecht ingeworteld onderscheid tussen hoofd- en bijkomende straffen wordt opgeheven. We beschouwen het daarentegen wel als noodzakelijk dat de strafnorm uit de transportstrafwet zelf reeds een alternatieve straftoepassing bij de hoofdstraffen toelaat (met de bekende formule van de gevangenisstraf en/of geldboete). Op deze wijze bestaat de strafwettelijke mogelijkheid om uitsluitend vermogensstraffen (met een combinatie van hoofd- en bijkomende straffen) uit te spreken voor een beteugeling van een delictuele vervoerhandeling die quasi altijd vanuit sociaal-economische motieven zal verricht worden.

De algemene richtlijn voor deze ons inziens onvermijdelijke strafverzwaring door strafverhoging en strafuitbreiding op het niveau van de strafwettelijk bepaalde vermogensstraffen (hoofd- en bijkomende straffen) moet zijn dat het economisch voordeel van de strafwetschendende vervoeroperatie geenszins kan opwegen tegen het patrimoniaal nadeel waartoe een toepassing van de

²⁸. Zie recent bv. voor het Belgisch milieustrafrecht: FAURE, M., Pre-advies milieustrafrecht, 1990, 87 e.v.; MORRENS, P., "Enkele actuele knelpunten in het leefmilieustrafrecht", R.W., 1987-88, 1281 e.v.; specifiek voor het Vlaamse milieustrafrecht: de voorstellen van strafrechtelijke handhaving uitgewerkt door de interuniversitaire commissie tot herziening van het milieurecht die in 1989 door de Vlaamse Executieve werd opgericht (zie FAURE, M., (rapporteur), "Titel III. Strafsancties", in Voorontwerp van Kaderdecreet Milieuhygiëne, Verslag van de werkzaamheden van de Interuniversitaire Commissie tot herziening van het milieurecht, 1991, Vol. I, p. 199 e.v.).

voorzien straffen aanleiding geeft. De wettelijke verzwarende van de vermoogensstraf(fen) kan also rekening houden met een economische realiteit: wanneer de vervoerder die een strafwetschennende transportopdracht wenst uit te voeren, een kosten-baten-analyse maakt, dienen de kosten van de strafwetsovertreding steeds veel zwaarder door te wegen dan de baten ervan²⁹. Het patrimoniaal resultaat van de strafoplegging dient steeds negatief te zijn. De verhoogde vrijheidsberovende straf kan naar de praktijk van het transportstrafrecht gelimiteerd blijven tot exceptionele en zeer ernstige gevallen van schending van de transportstrafwet die een gevaarstelling of aantasting inhouden van penaal beveiligde rechtsgoederen die het economisch domein overschrijden (bijvoorbeeld bij een transport van gevaarlijke stoffen of dito afvalstoffen).

De voorgestelde tweeledige legislatieve strafaanpassing die we hierna in de punten a en b even verder toelichten, moet dan in haar uitwerking geënt worden op de noodzakelijk door te voeren differentiatie in de objectieve en subjectieve delictsinhoud van de misdrijfomschrijving uit de Belgische vervoerstrafwet (cf. supra punt A van deze beschouwingen).

(a) Zonder een voorstander te zijn van het blindelings invoeren van draconische strafsancties, zijn we van oordeel dat de maxima van de bestaande hoofdstraffen -gevangenisstraffen en geldboeten- aanzienlijk moeten worden verhoogd. De gemiddelde verhoging zou dan gesitueerd kunnen worden op het niveau van de maxima die thans zijn voorgeschreven in de twee nationale afvalstrafwetten die vanuit de invalshoek van het afvaltransport in onze studie aan bod zijn gekomen (de Wet van 9 juli 1984 en de Wet van 22 juli 1974), met name een gevangenisstraf van één jaar en een geldboete van 100.000 frank (te verhogen met de wettelijke opdecimes, met als actueel resultaat een maximumgeldboete van 10.000.000 frank). Op het vlak van de gevaarlijke goederen en dito afvalstoffen is het te verdedigen dat de gevangenisstraf uit de bijzondere strafwet verhoogd worden tot 2 jaar, zoals thans bestaat in twee bijzondere strafwetten aangaande welbepaalde gevaarlijke goederen (met name de explosieve en de radioactieve stoffen). De minima van de reeds naar maximum verhoogde straffen zijn minder relevant aangezien een toepassing van verzachtende omstandigheden naar onze mening steeds mogelijk moet zijn (via een generale referentie aan artikel 85 Sw. of een eigen regeling). Deze minima kunnen bijvoorbeeld gemiddeld behouden

²⁹. Zie vanuit het milieustrafrecht: FAURE, M., Preadvies Milieustrafrecht, 1990, 101 en 145.

blijven op acht dagen gevangenisstraf en 50 frank geldboete (eveneens te verhogen met de wettelijke opdecimes).

Wat de mogelijke strafverzwaring van de (basis)gevangenisstraf en (basis)-geldboete betreft bij het invoeren van een bijzonder regime van wettelijke herhaling, opteren we eerder voor een facultatieve verhoging van de wettelijke bepaalde maximumstraf(fen) dan voor een verplichte verdubbeling van de voordien door de strafrechter uitgesproken straf, aangezien dit laatste recidive-strafgevolg een reëel gevaar voor automatisme bij de rechterlijke straftoemeting inhoudt.

Door de ruime spreiding van de verhoogde maxima en de minima wordt het voor de strafrechter mogelijk om op basis van ditmaal (meer) aangepaste correctionele strafnormen uit een Belgische transportstrafwet tevens een *aangepaste straftoemetingsbeslissing* te nemen bij de bestraffing van een transportmisdrijf.

(b) Behoudens de voorgestelde verhoging van de klassieke hoofdstraffen, lijkt het ons onontbeerlijk dat de legislatieve strafinterventie mede betrekking heeft op een uitbreiding van de bijkomende straffen, waardoor het bestaan en de toepassing van bijkomende straffen kan worden gerevalueerd.

Persoonlijk zijn we de mening toegedaan dat de *tijdelijke oplegging of immobilisatie van het voertuig* (of voertuigcombinatie) op kosten en risico van de veroordeelde vervoerder een efficiënte bijkomende straf zou zijn in het geheel van het Belgisch transportstrafrecht, gelet voornamelijk op het reëel dreigend karakter van een dergelijke straf. Deze straf die thans slechts zeer partieel is voorgeschreven en dan in bepaalde gevallen nog niet operationeel is³⁰, dient veralgemeend te worden als bestraffingsmogelijkheid voor elk transportmisdrijf gepleegd door een vervoerder (als dader of als strafbare deelnemer), die eigenaar is van zijn voertuig(en) of het (de) voertuig(en) uitsluitend te zijner beschikking heeft³¹. Indien het

³⁰. De tijdelijke oplegging van het voertuig is in het vigerend Belgisch transportstrafrecht bepaald in operationele vorm in de vervoerstrafwet van 1 augustus 1960 (artikel 10 § 2, 2°) en in niet-operationele vorm in de vervoerstrafwet van 18 februari 1969 (artikel 2 § 2).

³¹. Deze laatste precisering -eigendom of uitsluitend te zijner beschikking- wordt ontleend aan de omschrijving van de straf van de tijdelijke oplegging van het voertuig uit artikel 50 § 1 van de wegverkeerswet van 16 maart 1968. Op deze wijze kan deze bijkomende straf ook worden uitgesproken indien de vervoerder de gebruikte vrachtwagen niet in eigendom heeft, maar bv. contractueel in leasing heeft (leasing is een financieringsvorm die in de transportwereld vaak wordt aangewend om het dure rol-

voor de strafbare vervoerdaad aangewende voertuig niet aan deze wettelijke voorwaarde beantwoordt, zou de transportstrafwet kunnen bepalen dat de tijdelijke immobilisatie mede kan slaan op een ander voertuig uit het voertuigenpark van de veroordeelde transporteur³². Deze bijkomende straf van de tijdelijke oplegging van het transportmiddel moet steeds van facultatieve aard zijn en de wetgever dient in naleving van het legaliteitsbeginsel ons inziens een maximumtermijn van deze bijkomende straf in de strafwet vast te leggen.

In het geval dat de strafrechter deze bijkomende strafsanctie van de tijdelijke oplegging van het voertuig niet kan uitspreken (bijvoorbeeld indien geen van de voertuigen van de vervoerder zou beantwoorden aan de eigendoms- of beschikkingsvoorwaarde), dan zou de transportstrafwet -bij wijze van uitzondering- een vervangende bijkomende straf moeten voorschrijven die kan bestaan in een tijdelijk en specifiek beroepsverbod (tijdelijk verbod tot uitoefening van de transportactiviteit), eveneens met een facultatief karakter en met wettelijke vastlegging van de maximumtermijn.

De zeer ingrijpende strafsanctie van de *bijzondere verbeurdverklaring van het voertuig* (vergezeld van een eigendomsvereiste) lijkt ons eerder geschikt als een facultatieve straf in geval van herhaling. Hierbij aansluitend kunnen we opmerken dat de eigen recidiveregeling uit de transportstrafwet dan tevens een verhoging zou kunnen voorschrijven van de maximumtermijn van de facultatieve immobilisatie van het voertuig of van het vervangende facultatief beroepsverbod, desgevallend uitgewerkt in verschillende recidivestadia om alzo een progressief herhalingssysteem in de bijzondere strafwet in te voeren. Ook zou in geval van wettelijke herhaling de

lend materieel aan te schaffen). De transportstrafwet van 1 augustus 1960 bevat voor de straf van de tijdelijke oplegging thans nog uitsluitend de eigendomsvoorwaarde (artikel 10 § 2, 2°).

Indien de strafwet een dergelijke voorwaarde van eigendom of uitsluitende beschikking formuleert -die we zelf wenselijk achten-, zal de tijdelijke oplegging van het voertuig in de praktijk van het transportstrafrecht enkel als een efficiënte bestraffingstechniek kunnen functioneren bij het bestaan van een *strafrechtelijke aansprakelijkheid van de vervoerder-rechtspersoon* (de voertuigen zullen namelijk meestal toebehoren of ter beschikking zijn van een vervoerfirma die de rechtsvorm heeft van een handelsvennootschap).

³². De transportstrafwet zou desgevallend deze facultatieve bijkomende strafsanctie kunnen uitbreiden tot meerdere voertuigen die eigendom zijn van de veroordeelde vervoerder of uitsluitend te zijner beschikking staan, met een kwantitatieve precisering (bv. maximaal de helft van het totale voertuigenpark). Deze bijkomende straf zal op deze wijze de facto wel neerkomen op een aan de professionele misdrijfkontekst aangepaste bedrijfssluiting van tijdelijke en partiële aard.

bijkomende straf van het tijdelijk en specifiek beroepsverbod kunnen worden ontkoppeld van de bijkomende straf van de tijdelijke oplegging van het voertuig.

De strafsanctie van de bijzondere verbeurdverklaring die niet het vervoermiddel betreft maar de uit het transportmisdrijf verkregen *vermogensvoordelen*, lijkt ons wel een aangepast middel te zijn om reeds de niet-recidive dader van een strafbare vervoergedraging te bestraffen, op voorwaarde dat de bijzondere verbeurdverklaring van de vermogensvoordelen voldoende operationeel wordt omschreven in het gemeenrechtelijk strafrecht met desgevallend precisering in een strafnorm uit een welbepaald domein van het Belgisch bijzonder strafrecht³³.

Tenslotte wensen we aan te stippen dat de zojuist gesuggereerde bijkomende straffen (tijdelijke oplegging, tijdelijk beroepsverbod en bijzondere verbeurdverklaring) naar onze mening in het Belgisch transportstrafrecht zouden moeten beperkt blijven tot de transportmisdrijven die met opzet worden gepleegd³⁴.

Teneinde de daadwerkelijke naleving van de uitgesproken en termijngebonden strafmaatregel van de tijdelijke immobilisatie van het voertuig of van het tijdelijk beroepsverbod te (kunnen) verzekeren, dient de transportstrafwet tevens een misdrijfkwalificatie in te houden krachtens dewelke het overtreden van de opgelegde strafmaatregel -door het verder gebruiken van het geïmmobiliseerd voertuig of door het verder uitoefenen van de tijdelijk verboden vervoeractiviteit- streng kan worden aangepakt.

³³. De bijzondere verbeurdverklaring van vermogensvoordelen werd recent (1990) in het Belgisch gemeenrechtelijk strafrecht ingevoegd (artikel 42, 3° en 43bis Sw.; in zijn huidige vorm draagt deze straf evenwel in zich een bron van vele toepassingsproblemen, zie terzake VANDEPLAS, A., "De verbeurdverklaring van vermogensvoordelen", in Liber Amicorum Marc Châtel, 1991, (383), 398-403).

In vergelijking tot de tijdelijke oplegging van een voertuig of de verbeurdverklaring ervan kan de verbeurdverklaring van het vermogensvoordeel vermijden -alleszins op rechtstreekse wijze- dat de strafuitvoering werkgelegenheidsproblemen zou doen ontstaan in hoofde van de bestuurders-werknemers van de vervoeronderneming.

³⁴. Het "algemeen aanvaard rechtsbeginsel in strafzaken" dat de straf van de bijzondere verbeurdverklaring enkel kan worden uitgesproken bij opzettelijke misdrijven (VANDEPLAS, A., l.c., 1991, nr. 26, p. 392; zie tevens DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., o.c., 1990, nr. 685), moet m.a.w. mede gelden in het transportstrafrecht voor de straf van de oplegging van het voertuig (en het vervangend beroepsverbod) en van de verbeurdverklaring van het voertuig of van de vermogensvoordelen. Om interpretatieproblemen te vermijden lijkt het aangewezen dat deze misdrijfvoorwaarde expliciet in de strafwet zou worden vermeld.

C. Algemeen besluit

Als algemeen besluit kunnen we derhalve stellen dat naar onze mening de Belgische nationale (en regionale) wetgever nog een belangrijke (strafrechtelijke) taak te vervullen heeft in het domein van het Belgisch transportstrafrecht. Het vereiste legislatief ingrijpen moet algemeen betrekking hebben op een aanpassing van de thans geldende misdrijf- én strafnormen op een wijze die:

- (I) op het vlak van de misdrijfnorm neerkomt op *een inkrimping (partiële decriminalisering) en vervolgens nauwkeurige omschrijving van de delictsinhoud* met bijzondere aandacht voor de *strafrechtelijke incorporatie* van supranationale (EG) en internationale vervoerrechtsregels,
- (II) op het vlak van de strafnorm neerkomt op *een verhoging en uitbreiding van de correctionele hoofd- en bijkomende straffen*,

zodat het resultaat van de aanpassing van deze twee kernelementen van het Belgisch materieel transportstrafrecht erin kan bestaan dat de ingevoerde strafrechtsbepalingen ook effectief en doeltreffend de hen toebedeelde functie van handhavingsinstrument in de transportwetgeving kunnen waarmaken. Men zou hierbij mogen vermoeden dat de wetgever tegenover het realiseren van een door hemzelf gecreëerde doelstelling -het strafrecht als middel tot handhaving van de rechtsregels die het goederenvervoer over de weg normeren- normaliter geen afwijzende of apathische houding zal aannemen.

Het is misschien wel aangewezen dat de wetgever bij de uitvoering van zijn strafrechtelijk taak in de rechtstak van het transportrecht de raad opvolgt die DECLERCQ in 1979 formuleerde bij de door hem voorgestelde verbetering van het sociaal strafrecht: "een participatie van penalisten ... zou later een behoorlijke rechtsbedeling -door penalisten- mogelijk maken"³⁵. Dat dit een haalbaar advies is in de sector van het bijzonder strafrecht getuige de samenstelling van de in 1989 opgerichte interuniversitaire commissie voor de hervorming van het milieurecht in het Vlaamse gewest die (onder meer) voorstellen heeft uitgewerkt aangaande de strafrechtelijke handhaving van het (toekomstig) Vlaams milieurecht³⁶.

³⁵. Zie DECLERCQ, R., "Materieel-strafrechtelijke bepalingen in het sociale zekerheidsrecht", in Raakvlakken tussen sociale zekerheid en andere rechtstakken, 1979, (13), 44.

³⁶. Deze door de Vlaamse Executieve opgerichte interuniversitaire commissie -zijnde de zogenaamde commissie BOCKEN- bestaat onder meer uit de commissieleden-penalisten A. DE NAUW en M. FAURE (zie BOCKEN H. en VERBEEK, P. (ed.), Voorontwerp van Kaderdecreet Milieuhygiëne, o.c., 1991, Vol. I, p. 9).

BIBLIOGRAFIE

BELGIE

- ADRIAENS, H., "Bescherming van de bevolking en van de werknemers tegen het gevaar van ioniserende stralingen ", Administratief Lexicon, 1965.
- AERTS, Y., "ADR of het vervoer van gevaarlijke goederen op de weg", Revue van de Rijkswacht, 1993, nr. 125, p. 16 e.v.
- ALEN, A., Algemene beginselen en grondslagen van het Belgisch Publiek Recht, Boek I, De instellingen, Brussel, Story, 1988.
- ALEN, A., "Het nieuwe België in drie fasen - Een schematisch overzicht", T.B.P., 1989, 75.
- ALEN, A., "De bevoegdheidsverdeling tussen de staat, de gemeenschappen en de gewesten - Enkele algemene bedenkingen na de derde staatshervorming", T.B.P., 1989, 139 e.v.
- ANDERSEN, R., e.a., La Cour d'Arbitrage, Actualités et Perspectives, Brussel, Bruylant, 1988.
- ARNOU, P., "Verkeerd advies als grond voor onoverwinnelijke dwaling", R.W., 1983-84, 2782 e.v.
- ARNOU, P., "De buitenlandse vrijspraak voor de Belgische strafrechter", R.W., 1984-85, 744 e.v.
- ARNOU, P., "Liefdadigheid, handelsreclame en oplichting", R.W., 1984-85, 2560 e.v.
- ARNOU, P., "Wetenschappelijke expertise en onoverwinnelijke dwaling", R.W., 1985-86, 1230 e.v.
- ARNOU, P., "Opzettelijk doden en het opzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel", Bijzonder Strafrecht voor Rechtspractici, 1990, Leuven, Acco, 41 e.v.
- ARNOU, P., "Opdecimes", in Commentaar Strafrecht en Strafvordering, Antwerpen, Kluwer.

BABECOFF-DAVID A. en KUMMER J., Guide juridique et scientifique des produits dangereux, Brussel, Bruylant, 1990.

BAETEMAN, G., Personen- en gezinsrecht, Brussel, Story, 1988.

BAUGNIET, R., "De tachygraaf. Koninklijk besluit van 13 juli 1984 houdende uitvoering van de verordening (EEG) nr. 1463/70 van de Raad van de Europese gemeenschappen van 20 juli 1970, opgeheven door dit van 20/12/1985 nr. 3821/85, betreffende de invoering van een controleapparaat bij het wegvervoer", De Pol., 1993, 39 e.v.

BELTJENS, G., Encyclopédie du droit criminel belge, deel I, Brussel, Bruylant, 1901.

BELTJENS, G., Encyclopédie du droit criminel belge. Le code d'instruction criminelle, Brussel, Bruylant, 1903.

BEKAERT, H., "Ordre social et structure conventionnelle", R.D.P., 1947-48, 12 e.v.

BEKAERT, H., Handboek voor studie en praktijk van het Belgisch strafrecht, Antwerpen - Brussel, Ontwikkeling-Univ.Publ., 1965.

BERKMOES, H., "Springstoffen", in POSTAL, Memorialis - Lexicon Strafrecht, Strafvordering en bijzondere wetten, Brussel, Ced.samsom.

BLANPAIN, R., Europees Arbeidsrecht, Brugge, Die Keure, 1993.

BLAUWENS, G. en VAN DE VOORDE, E., Algemene transporteconomie, 1985.

BOCKEN, H., "Van fout naar risico. Een overzicht van de objectieve aansprakelijkheidsregelingen naar Belgisch recht", T.P.R., 1984, 329 e.v.

BOCKEN, H., LAVRIJSEN, L., VANDEN BON, A., "Het juridisch statuut van de verwerver van giftige afval", T.B.P., 1986, 216 e.v.

BOCKEN, H., "Naar een algemeen kaderdecreet inzake milieuhygiëne? De werkzaamheden van de Interuniversitaire Commissie tot herziening van het Milieurecht in het Vlaamse Gewest", R.W., 1990-91, 1399 e.v.

BODSON, P.L., "Bedriegerij", in Strafrechtelijke kwalificaties met jurisprudentie, Brugge, Die Keure.

BODSON, P.L., "Opzettelijk doden, niet doodslag genoemd en opzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel", in Strafrechtelijke kwalificaties met jurisprudentie, Brugge, Die Keure.

BODSON, P.L., Manuel de droit pénal, Luik, Faculté de droit, 1986.

BOES, M., "De bevoegdheden van de Gewesten en de Gemeenschappen na de grondwetswijziging van 15 juli 1988 en na de wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen", in Staat, Gemeenschappen en Gewesten, Brugge, Die Keure, 1989, 1 e.v.

BOES, M., "La question des déchets: quelques réflexions en guise de conclusion", Amén., 1990, n° spécial, 63 e.v.

BOSLY, H.D., Les sanctions en droit pénal social belge, Gent-Leuven, Story, 1979.

BOSLY, H.D., "Tien jaar sociaal strafrecht 1971-1981. Studie van wetgeving en rechtspraak", in Sociaal strafrecht, DE KEERSMAEKER, J.F. en VAN STEENBERGE, J. (ed.), Antwerpen, Kluwer, 1984.

BOSSUYT, M.J., Guide to the "Travaux Préparatoires" of the International Covenant on Civil and Political Rights, Dordrecht, Nijhoff, 1987.

BOSSUYT, M.J., "De directe werking van het Internationaal Verdrag inzake de Burgerrechten en Politieke Rechten", R.W., 1978-79, 235 e.v.

BOSSUYT, M., "België partij bij de UNO-pacten inzake mensenrechten (21 juli 1983)", R.W., 1983-84, 781 e.v.

BRAAS, CH., Précis de procédure pénale, Brussel, Bruylant, 1950 (3ed.).

BRACQUENE, P., "De directe werking van het Internationaal verdrag inzake de Burgerrechten en Politieke Rechten na het cassatiearrest van 17 januari 1984", R.W., 1984-85, 1563 e.v.

BREWAEYS, E., Leasing van roerende goederen, Antwerpen, Kluwer, 1985.

BROSENS, W., "Enkele recente evoluties in verschillende domeinen van het strafrecht", R.W., 1988-89, 313 e.v.

BROSENS, W., "Drugs: De Straffen", in Commentaar Strafrecht en Strafvoordring, Antwerpen, Kluwer.

BUTZLER, R., GEINGER, H. en HEIJERICK, N., Inleiding tot het vennootschapsrecht, Brugge, Die Keure, 1992 (2ed.).

CADELLI, M., Noot onder Arbitragehof, 5 april 1990, Rev.Rég.Dr., 1990, 310 e.v.

CEREXHE, G., Les compétences implicites et leur application en droit belge, Brussel, Bruylant, 1989.

CEREXHE, E., Le droit Européen. Les objectifs et les Institutions, Brussel, Bruylant, 1989.

CHARLES, R., "A propos de l'article 65 du Code Pénal", in En hommage à Jean Constant, 1971, 81 e.v.

CLOSSET-MARCHAL, G., L'application dans le temps des lois de droit judiciaire civil, Brussel, Bruylant, 1983.

COCO, A., "Le mode de transport terrestre le plus approprié au transport de marchandises dangereuses - mythe ou réalité?" Eur. Vervoerr., 1991, 83 e.v.

COLAES, J. en VAN DORPE, L., "Geografische beperkingen aan de gelding van de strafwet", IUS, 1979, 3 e.v.

COLLIN, F., Strafrecht, Brussel, Larcier, 1948.

COMMISSIE VOOR DE HERZIENING VAN HET STRAFWETBOEK, Verslag over de voor-naamste grondslagen voor de hervorming, Brussel, Belgisch Staatsblad 1979.

CONSTANT, J., "Le délit de grivèlerie en droit belge et en droit français", R.D.P., 1940, 285 e.v.

CONSTANT, J., Manuel de Droit Pénal, Luik, Impr. des Invalides, 1949.

CONSTANT, J., "La législation pénale belge concernant l'énergie nucléaire", Ann.Dr.Liège, 1961, 5 e.v.

CONSTANT, J., "L'inexécution des contrats et le droit pénal belge", R.D.P., 1964-65, 140 e.v.

CONSTANT, J., Traité élémentaire de droit pénal, Luik, Impr. Nationales, 1965.

- CORNELIS, L., Beginnelsen van het Belgisch buitencontractuele aansprakelijkheidsrecht, Antwerpen-Brussel, Maklu-Ced.Samsom, 1989.
- CORNELIS, L. en VERSTRAETEN, R., "Mag er nog wit worden gewassen", T.B.H., 1992, 176 e.v.
- CORNIL, L., "Propos sur le droit criminel", R.D.P., 1946-47, 24.
- CRAHAY, L., Traité des contraventions de police, Brussel, Bruylant, 1887.
- DAVID, E., Eléments de droit pénal international, Brussel, Presses Universitaires, 1989.
- DE BOUVER, Y., Het goederenvervoer over de weg in België, S.E.W., 1980, 89 e.v.
- DE BOUVER, Y., "La formation et l'information des participants aux transports de marchandises dangereuses", Eur.Vervoerr., 1991, 40 e.v.
- DECLERCQ, R., "Rapport belge 1 au VIIIème Congrès de l'association internationale de droit pénal", R.I.D.P., 1960, 439 e.v.
- DECLERCQ, R., "Materieel-strafrechtelijke bepalingen in het sociale zekerheidsrecht", in Raakvlakken tussen sociale zekerheid en andere rechtstakken, Brussel, Larcier, 1979, I, 13 e.v.
- DECLERCQ, R., "De uitoefening van de strafvordering in het sociaal strafrecht", in Sociaal Strafrecht, DEKEERSMAEKER, J.F. en VAN STEENBERGE, J. (ed.), Kluwer, Antwerpen, 1984, 27 e.v.
- DECLERCQ, R., Strafvordering, Leuven, Wouters, 1987.
- DECLERCQ, R., La preuve en matière pénale, Prolegomena, Brussel, Swinnen, 1988.
- DECLERCQ, R., "Contrefaçon ou falsification des sceaux, timbres, poinçons, marques, etc.", Les Nouvelles, Droit Pénal, Brussel, Larcier, II, 1967.
- DECLERCQ, R., "Enkele problemen in verband met de toepassing van de artikelen 418, 419 en 420 van het Strafwetboek", in Bijzonder Strafrecht voor Rechtspractici, Leuven, Acco, 1990, 189 e.v.

- DECLERCQ, R., "Feit en kwalificatie in de strafregeling", in Strafrecht voor Rechtspractici-IV, DUPONT, L. en SPRIET, B. (ed.), Leuven, Acco, 1991, 179 e.v.
- DEGRAEF, Ph., "On the road again. ECMT: 29 aangesloten landen", Transpo 2001, 1993, nr. 76 (juli-aug. 1993), 37.
- DEKETELAERE, K., Milieuvergunningstelsels in België en de buurlanden: analyse, gelijkenissen en verschilpunten, voorstellen tot hervorming, Interuniversitaire Commissie voor de hervorming van het milieurecht in het Vlaamse Gewest, 1989 (onuitgegeven).
- DEKETELAERE, K., Milieuvergunning en milieudiensten in het Vlaamse Gewest. Een praktische wegwijzer bij de toepassing van het decreet en het reglement betreffende de milieuvergunning in het Vlaams Gewest, Brugge, Die keure, 1991.
- DEKETELAERE, K., "Regionaal verschillende straffen voor identieke milieu-misdrijven?", Milieurecht Info, 1993, nr. 2, p. 3.
- DEKETELAERE, K., GILLE, B., HEYMAN, J., LIETAR, I en DEKETELAERE, M., "Vlarem II", Milieurecht Info, Extra-editie, januari 1993.
- DELAHAYE, P., "De afzetterij", R.W., 1937-38, 1009 e.v.
- DELBROUCK, I., "Om deze redenen, (het rechtscollège) beslist.", Politieblad Limburg, 1991, 236 e.v.
- DELBROUCK, Y., "Vernielen - onbruikbaar maken - beschadigen van voertuigen: één vlag één lading?", Limb.Rechtsl., 1992, 149 e.v.
- DELBROUCK, I., "Strafrecht in de praktijk: Misbruik van vertrouwen", Politieblad Limburg, 1991, 23 e.v.
- DE LEYE, O., "Sociaal strafrecht en Hof van Justitie", J.T.T., 1992, 117 e.v.
- DELVA, J. en SMETS, J., "De staatshervorming en het strafrecht", in Liber Amicorum Marc Châtel, Antwerpen, Kluwer, 1991.
- DE NAUW, A., "Valsheid in geschriften en gebruik ervan door eenzelfde persoon is geen voortdurend maar wel een collectief misdrijf", R.W., 1972-73, 887 e.v.

- DE NAUW, A., "Bedenkingen over de hiërarchie van de waarden in het bijzonder strafrecht", R.W., 1978-79, 626.
- DE NAUW, A., "Nieuwe gegevens voor de strafrechtsdogmatiek?", Panopticon, 1985, 201 e.v.
- DE NAUW, A., "De gelding in de tijd van de wet betreffende het verstrekken van sterke drank", R.W., 1986-87, 1085 e.v.
- DE NAUW, A., "La consécration jurisprudentielle de l'état de nécessité", R.C.J.B., 1989, 593 e.v.
- DE NAUW, A., "A propos de la vie et de l'oeuvre de von Liszt: La notion d'antijuridicité matérielle et le droit pénal belge", in Cent ans de Criminologie à l'U.L.B. Adolphe Prins, L'union internationale de droit pénal, le cercle universitaire pour les études criminologiques, 1990.
- DE NAUW, A., Inleiding tot het bijzonder strafrecht, Gent, Story, 1984 (1ed.) en Antwerpen, Kluwer, 1992 (2ed.).
- DE NAUW, A., Initiation au droit pénal spécial, Brussel, Story, 1987.
- DE NAUW, A., Syllabus Strafrecht, Brussel, VUB, 1992.
- DE NAUW, A., "Bedrog", in Strafrechtelijke kwalificaties met jurisprudentie, Brugge, Die Keure.
- DE NAUW, A., "De rijke verscheidenheid van tijdschriftartikelen en noten", T.R.D.r., 1992, nr. 9.
- DE NAUW, A., "Is de materiële wederrechtelijkheid een nuttig begrip in het Belgisch strafrecht?", Panopticon, 1992, 135 e.v.
- DE NAUW, A., "La bonne foi dans les relations entre l'état et les particuliers en droit pénal", R.D.P., 1992, 815 e.v.
- DENYS, M., FLAMEY, P., SCHÖFER, B., GHYSELS, J., EMPEREUR, E. en JANSSENS, V., De milieuvergunning in het Vlaamse Gewest, Antwerpen, Kluwer, 1991.
- DE PAGE, H., Traité élémentaire de droit civil belge, Brussel, Bruylant, IV, 1972.

- DE PAGE, H., Traité élémentaire de droit civil belge, T. 2, Les personnes, I, complétée et mise à jour par J.P. MASSON, Brussel, Bruylant, 1990 (8ed.).
- DEPELCHIN, L., "Overwegingen bij artikel 2 van het Strafwetboek", R.W., 1965-66, 65 e.v.
- DE PUE, E., LAVRIJSEN, L. en STRYCKERS, P., Milieuzakboekje, Antwerpen, Kluwer, 1993.
- DE RIDDER, W. en DE MOT, F., "Een dumpingsaffaire juridisch bekeken", Pan-opticon, 1983, 166 e.v.
- DERINE, R., "Onroerende goederen", I.A.3.-2, in Het onroerend goed in de praktijk, Antwerpen, Kluwer.
- DE SMET, B., "De onoverkomelijke rechtsdwaling als wapen tegen overregulering en artificiële incriminaties", R.W., 1992-93, 1288 e.v.
- DE SMET, W., Afzetterij en bedrog bij het tanken, A.P.R., Brussel, Larcier, 1970.
- DE SWAEF, M., "Opzettelijke brandstichting", in Commentaar Strafrecht en Strafvordering, Antwerpen, Kluwer.
- DE SWAEF, M., "Springstoffen", in Commentaar Strafrecht en strafvordering, Antwerpen, Kluwer.
- DE SWAEF, M., "De bijzondere verbeurdverklaring van de vermogensvoordelen uit misdrijven", R.W., 1990-91, 491 e.v.
- DE SWAEF, M., "Brandstichting van eigen goederen", R.W., 1991-92, 226 e.v.
- DETIENNE, J., Droit pénal des affaires, Brussel, De Boeck, 1989.
- DE VOS, J., Europees goederenvervoer over land en zee in 1992, Gent, Euro Trans Lloyd AG., 1990.
- DE VOS, J., Opslag en vervoer van gevaarlijke goederen, Gent, Euro Trans Lloyd AG., 1992.
- DE WAELE, A., "Mobiliteit of chaos", in Verkeer in België in 2000. Mobiliteit of chaos, 20ste Vlaams Wetenschappelijk Economisch Congres, 1991.

DE WAELE, R., "Het imago van het wegverkeer", Symposium Het imago van het wegvervoer, Organisatie Febetra, 18 januari 1993.

DEWULF, L., "Bedrieglijke verberging", in Commentaar Strafrecht en Strafvordering, Antwerpen, Kluwer.

DEZEURE, R., Misbruik van Vertrouwen en Verduistering, A.P.R., Brussel, Larcier, 1968.

DEZEURE, R., "Misbruik van vertrouwen" in Strafrechtelijke kwalificaties met jurisprudentie, Brugge, Die Keure.

DEZEURE, R., "Vernielingen en beschadigingen", in Strafrechtelijke kwalificaties met jurisprudentie, Brugge, Die Keure.

D'HAENENS, J., "Is een synthese van de beteugeling in de bijzondere strafwetten te realiseren?", R.W., 1963-64, 473 e.v.

D'HAENENS, J., Heling, A.P.R., Brussel, Larcier, 1955.

D'HAENENS, J., Strafbare deelneming, A.P.R., Brussel, Larcier, 1959.

D'HAENENS, J., "De werking van de strafwet naar de plaats en de internationale rechtshulpverdragen", in Liber Amicorum Hermann Bekaert, Gent, Snoeck-Ducaju & Zoon, 1977, 96 e.v.

D'HAENENS, J., Belgisch strafprocesrecht, Gent, Story, 1985.

D'HAENENS, J., "Schengen 1990: de beslissende stap naar een Europese politietesamenwerking?", in Liber Amicorum Marc Châtel, Antwerpen, Kluwer, 1991, 155 e.v.

D'HAEYER, I., Overzicht van het Belgisch internationaal privaatrecht, Gent, Mys en Breesch, 1992.

DIRIX, E. en BALLON, G.L., De factuur, Gent, Story, 1985.

DUPONT, L., "Een aktueel probleem van penale aansprakelijkheid: de draagwijdte van het begrip "overmacht", Jura Falconis, 1968-69, 199 e.v.

DUPONT, L., Beginnelsen van strafrecht, Leuven, Acco, 1980.

- DUPONT, L., "Fiscale valsheid in geschriften", in Strafrecht en Belastingrecht, Acta Falconis, DUPONT, L. en VANISTENDAEL, F. (ed.), Antwerpen, Kluwer, 1983, 87 e.v.
- DUPONT, L., "Valsheid in geschriften", in Bijzonder Strafrecht voor Rechtspractici, Leuven, Acco, 1990, 137 e.v.
- DUPONT, L., "Wettelijke regelen inzake straftoemeting en hun onderlinge combinatie", in Strafrecht voor Rechtspractici, Leuven, Acco, 1985, 113 e.v.
- DUPONT, L., "De situering van het begrip wederrechtelijkheid in de theorie van het misdrijf", te verschijnen in Liber Amicorum Jules D'Haenens.
- DUPONT, L., Strafuitsluitingsgronden in het licht van algemene beginselen van Belgisch strafrecht, Preadvies voor de jaarvergadering van de Vereniging voor de Vergelijkende Studie van het Recht van België en Nederland, 19 / 20 november 1993 - Leuven.
- DUPONT, L. en VERSTRAETEN, R., Handboek Belgisch Strafrecht, Leuven, Acco, 1990.
- EECKHOUDT, F. en THOMAS, I., "Vrachtwagens en verkeersongevallen: objectieve of subjectieve verkeersonveiligheid?", Transport Info, Kluwer Editorial, 25 januari 1993, nr. 1.
- FAURE, M., "Financiële problemen als rechtvaardigingsgrond voor milieuverontreiniging?", R.W., 1988-89, 286 e.v.
- FAURE, M., Belgische Codex Economisch Strafrecht, Brugge, Die Keure, 1989.
- FAURE, M., Preadvies Milieustrafrecht, Antwerpen, Maklu, 1990.
- FAURE, M., (Rapporteur), "Titel III. Strafsancties", in Voorontwerp van Kaderdecreet Milieuhygiëne, Verslag van de werkzaamheden van de Interuniversitaire Commissie tot herziening van het milieurecht, 1991, Vol. I, 199 e.v.
- FAURE, M., "Het milieustrafrecht in rechtsvergelijkend perspectief", Panopticon, 1991, 310 e.v.
- FAURE, M., "De gevolgen van een "administratieve afhankelijkheid" van het milieustrafrecht: een inventarisatie van knelpunten", in Zorgen van heden. Opstellen over het milieustrafrecht in theorie en praktijk, FAURE, M.G., OUDIJK, J.C. en SCHAFFMEISTER, D., Arnhem, 1991, 91 e.v.

- FAURE, M., "De onoverkomelijke rechtsdwaling in milieustrafzaken", R.W., 1991-92, 937 e.v.
- FAURE, M., De strafrechtelijke toerekening inzake milieudelicten, Antwerpen, Maklu, 1992.
- FLORE, D., "Le jugement répressif au-delà des frontières nationales", Ann. Dr.Louv., 1988, 105 e.v.
- FORIERS, P., De l'état de nécessité en droit pénal, Brussel, Bruylant, 1951.
- FRANCHIMONT, M., "Rapport belge 2 au VIIIème Congrès de l'association internationale de droit pénal", R.I.D.P., 1960, 451 e.v.
- FRANCHIMONT, M., JACOBS, A. en MASSET, A., Manuel de procédure pénale, Luik, Ed. J.B., 1989.
- FRANSEN, H., "Diefstal", in Postal-memorialis, Lexicon Strafrecht, Strafvordering en Bijzondere Wetten, Brussel, Ced.Samsom.
- FRANSEN, H., "Weerspannigheid", in Postal-memorialis, Lexicon Strafrecht, Strafvordering en Bijzondere Wetten, Brussel, Ced.Samsom.
- FREDERICQ, L., Handboek van het Belgisch Handelsrecht, Brussel, Bruylant, 1976 (I) en 1980 (III).
- FREDERICQ, S., "Ongevallen ter gelegenheid van het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg. Het Unidroit ontwerp", Liber amicorum Lionel Tricot, 1988, 243 e.v.
- FRERE, M., "Rondom de vernieling of de beschadiging van roerende eigendommen ...", R.W., 1962-63, 183 e.v.
- GEYSELS, E., "Het vervoer van radioactieve stoffen", Transpo 2001, 1989, nr. 11, 11.
- GEYSELS, E., "1990: ADR in een nieuw kleedje", Transpo 2001, 1990, nr. 1, 11.
- GEYSELS, E., "A.D.R.- veiligheidsmanager", Transpo 2001, 1991, nr. 56, 9.

- GEYSEN, W., "Het transportsysteem voor gevaarlijke stoffen als risikofactor voor de toekomst: het computergesteund informatieprogramma voor gevaarlijke stoffen", Int. Vervoerr. over Land en Zee, 1984, nr. 1, 4 e.v.
- GILLIAMS, H., "Rechtspraak van het Europees Hof van Justitie", R.W., 1990-91, 197 e.v.
- GOEDSEELS, J., Commentaire du code pénal belge, Brussel, Bruylant, 1948, (2ed.).
- GOETHALS, E., "Handhavingsproblemen in het milieurecht", in Rechtspraak en Milieubescherming, C.B.R., Antwerpen, Kluwer, 1991, 73 e.v.
- GOETHALS, E., "Hoe zwak is de schakel?", R.W., 1991-92, 377 e.v.
- GORLE, F., "Nogmaals over het morele bestanddeel van het misdrijf", R.W., 1980-81, 89 e.v.
- GORLE, F., "Is een ontwarring van de huidige chaos van strafbaarstellingen nog mogelijk?", in Liber Amicorum F. Dumon, Antwerpen, Kluwer, 1983, 457 e.v.
- GORLE, F., BOSLY, H.D. en QUARRE, Ph., "Chronique semestrielle de jurisprudence", R.D.P., 1990, 538.
- GORLE, PH., "Gelding van de strafwet in de ruimte", in Strafrechtelijke kwalificaties met jurisprudentie, Brugge, Die Keure.
- GRONDEL, P., "Crimes et délits contre l'ordre public commis par des particuliers. I. Rébellion", Les Nouvelles, Droit Pénal, Brussel, Larcier, III.
- HANNEQUART, J.P., "Etat actuel de la réglementation des déchets en Belgique", Amén., 1981, nr. 10, 11.
- HANNEQUART, J.P., La législation sur le transport des déchets dangereux - Belgique, Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail, Dublin, 1987.
- HANNEQUART, J.P., "Réflexions sur les évolutions du droit en matière de déchets", Amén., 1990, n° spécial, 59 e.v.
- HANNEQUART, J.P., "Droit européen et droit belge relatif aux transferts transfrontaliers de déchets", Amén., 1990, 63 e.v.

HAUBERT, B. en VANDERNOOT, P., "La loi nouvelle de réformes institutionnelles du 8 août 1988", Adm.Publ.(T.), 1988, 211 e.v.

HAUMONT, F., "Les décharges contrôlées en Région Wallonne", Amén., 1990, n°spécial, 44 e.v.

HAUS, J., Principes généraux du droit pénal belge, Gent, Hoste, 1879 (3ed.).

HENNAU, C. en VERHAEGEN, J., Droit pénal général, Brussel, Bruylant, 1991.

HENNAU-HUBLET, C., "Les crimes contre l'environnement. Application de la partie générale. Rapport belge - Chapitre II: Droit criminel: questions d'ordre général", R.D.P., 1993, 267 e.v.

HERBOTS, J., Bijzondere overeenkomsten, Leuven, Acco, 1991.

HUTSEBAUT, F., "Weerspannigheid, smaad en geweld tegen openbare gezagsdragers", in Bijzonder Strafrecht voor Rechtspractici, Leuven, Acco, 1990, 95 e.v.

HUYBRECHTS, L., m.m.v. COPPIETERS, P., Economisch recht en misdrijf. Handboek voor de politiemann, Antwerpen, Kluwer, 1986.

HUYBRECHTS, L., "Problemen van douanestrafrecht", in De juridische bescherming van de financiële belangen van de Europese gemeenschappen, TULKENS, F., VAN DEN WYNGAERT, C. en VEROUGSTRAETE, I. (ed.), Antwerpen-Brussel, Maklu-Bruylant, 1992, 175 e.v.

INSTITUUT VOOR WEGTRANSPORT (IWT), Kerncijfers van de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg in België, Brussel, Januari 1993.

INSTITUUT VOOR WEGTRANSPORT, Veiligheid op de weg, Syllabus IWT, Brussel, 1989.

JADOT, B., "Le décret Wallon relatif aux déchets: quelques questions", Amén., 1985, 38 e.v.

JADOT, B., "L'Etat, la Région et la protection de l'environnement" in De grondwettelijke bevoegdheidsverdeling inzake leefmilieu, BOCKEN, H. (ed.), Brussel, Story, 1986, 55 e.v.

- JADOT, B., "Les compétences nationales et régionales quant à la répression des infractions en matière d'environnement ... en Région wallonne", in La répression des infractions en matière d'environnement ... en Région wallonne, JADOT, B. (ed.), Brussel, Story, 1987, 81 e.v.
- JADOT, B., HANNEQUART, J.P. en ORBAN DE XIVRY, E., Le droit de l'environnement, Aspects juridiques de la lutte contre les pollutions et la protection de la nature, Brussel, De Boeck, 1988.
- JADOT, B., "La protection régionale de l'environnement: l'exemple des déchets", Rev.Rég.Dr., 1988, 249 e.v.
- JADOT, B., "Les régions Belges et la répression des infractions, spécialement dans la domaine de l'environnement", R.D.P., 1989, 1075 e.v.
- JANQAERT, M., Het internationaal goederenvervoer over de weg. De Belgische wetgeving en de vergunningen voor grensoverschrijdend vervoer, (syllabus IWT), Brussel, 1989.
- JANSENS, A., De tussenpersonen in het wegvervoer, Syllabus I.W.T., Brussel, 1988.
- KRINGS, E., Conclusies voor Cass., 28 september 1982, Arr.Cass., 1982-83, 143 e.v.
- KRINGS, E., "Aspecten van de bijdrage van het Hof van Cassatie tot de rechtsvorming", R.W., 1990-91, 345 e.v.
- LAMBERT, P., La Convention Européenne des droits de l'homme dans la jurisprudence belge, Brussel, Nemesis, 1987.
- LAMBRECHTS, W., "Beveiliging kernmateriaal", in Wetgeving in kort bestek, R.W., 1986-87, 1299.
- LAMBRECHTS, W., Milieurecht, Brussel, Story, 1987.
- LAMBRECHTS, W., "NIRAS", in Wetgeving in kort bestek, R.W., 1991-92, 477.
- LAVRIJSEN, L., "Een eerste kennismaking met het decreet op de milieuvergunning" Leefmilieu, 1985, 143 e.v.
- LAVRIJSEN, L., Gevaarlijke stoffen, Brussel, Story, 1986.

- LAVRIJSEN, L., "Staatshervorming, bevoegdheidsverdeling en milieubeleid", in De grondwettelijke bevoegdheidsverdeling inzake leefmilieu, BOCKEN, H. (ed.), Brussel, Story, 1986, 1 e.v.
- LAVRIJSEN, L., "Grensoverschrijdende overbrenging van giftige en gevaarlijke afvalstoffen in het licht van de Belgische en Vlaamse wetgeving", in Les problèmes juridiques posés par les flux transfrontières de déchets toxiques, SANCY, M. (ed.), Brussel, Story, 1988, 29 e.v.
- LAVRIJSEN, L., "Milieuvergunningstelsels in België en de buurlanden. Overeenkomsten en verschilpunten", T.B.P., 1988, 6 e.v.
- LAVRIJSEN, L., "De bevoegdheidsverdeling tussen de Staat en de Gewesten inzake leefmilieu na de tweede fase van de staatshervorming", in De bevoegdheden inzake leefmilieubeheer, Brussel, Story, 1990.
- LAVRIJSEN, L., "La notion de "déchets" dans la législation existante", Amén., 1990, n°spécial, 5 e.v.
- LAVRIJSEN, L., "Répercussions de la régionalisation en matière d'environnement", Actualités du droit, Brussel, Story, 1991, 509 e.v.
- LAVRIJSEN, L., "De toepassing van het Europees milieurecht in België", in Rechtspraak en milieubescherminq, C.B.R., Antwerpen, Kluwer, 1991, 3 e.v.
- LEGROS, R., L'élément moral dans les infractions, Luik, Desoer, 1952.
- LEGROS, R., "Considerations sur le vol", R.D.P., 1954-55, 651 e.v.
- LEGROS, R., Opzet, A.P.R., Brussel, Larcier, 1959.
- LEGROS, R., "Le principe de la territorialité du droit pénal", in Rapport belge au VIIIe congrès international de droit comparé (Pescara, 1970), 1970, 737 e.v.
- LEGROS, R., Voorontwerp van Belgisch Strafwetboek, Brussel, Belgisch Staatsblad, 1985.
- LEJEUNE, P.A., Tw. "Infractions et répression en général", R.P.D.B., Compl. IV, Brussel, Bruylant.

- LEMMENS, P. en VAN SCHOUBROECK, C., "De verslagen van de Belgische regering van het Comité voor de Rechten van de Mens", in De betekenis van het Internationaal Verdrag inzake de Burgerlijke en Politieke Rechten voor de interne rechtsorde, Studiedag dd. 10 december 1992 van het Interuniversitair Centrum Mensenrechten.
- LENAERTS, K., Leidraad bij het college Europees gemeenschapsrecht, 1992.
- LEROY, J.C., "Goederenvervoer over de weg voor rekening van derden. De toegang tot het beroep en de uitoefening ervan", Ministerie van verkeer en infrastructuur. Bestuur van het vervoer te land, 1-1-1993, 5ed.
- LIBOUTON, J., "Les transports routiers internationaux - Chronique de jurisprudence (1974-1980)", J.T., 1982, 693 e.v.
- LIETAER, Y., "Het Arbitragehof en de bevoegdheid van de gewesten en de gemeenschappen op strafrechtelijk vlak", Milieurecht Info, 1993, nr. 3, p. 6 e.v.
- MAHIEU, W., "Verdovende middelen", in Strafrechtelijke kwalificaties met jurisprudentie. Bijzondere wetten, Brugge, Die Keure.
- MARCHAL, A., "Faux commis dans les écritures et les dépêches télégraphiques", Les Nouvelles, Droit pénal, Brussel, Larcier, II, 1967.
- MARCHAL, A. en JASPAR, J.P., Droit criminel. Traité théorique et pratique, Brussel, Larcier, 1965 (2ed.) en 1976 (3ed.).
- MARESCEAU, M., De directe werking van het Europese gemeenschapsrecht, Antwerpen, Kluwer, 1978.
- MASQUELIN, J., Le droit des traités dans l'ordre juridique et dans la pratique diplomatique belges, Brussel, Bruylant, 1980.
- MAST, A. en DUJARDIN, J., Overzicht van het Belgisch Grondwettelijk Recht, Gent-Leuven, Story, 1985.
- MERCHIEERS, Y., "Bijzonder en Afwijkend Handelsrecht", T.P.R., 1979, p. 83, nr. 43, 1982, p. 740, nr. 43 en 1987, p. 1863, nr. 40.
- MERCKX, D., "Loondiefstal", in Commentaar Strafrecht en Strafvordering, Antwerpen, Kluwer.
- MERCKX, D., "De opzettelijke beschadiging van andermans eigendom", R.W., 1987-88, 915 e.v.

- MERCKX, D., "Civielrechtelijke aansprakelijkheid en geldboeten", R.W., 1987-88, 644 e.v.
- MESSINE, J., "Questions juridiques à propos du droit de l'environnement en Belgique", T.B.H., 1992, 659 e.v.
- MESSINE, J., TULKENS, FR. en VAN DEN WYNGAERT, C., "De Sint Michielsakkoorden en de federalisering van het strafrecht: een belgenmop?", Panopticon, 1993, 1 e.v.
- MEWIS, J., Gevaarlijke stoffen - Monografie Leefmilieu Nu, Antwerpen-Amsterdam, De Nederlandsche Boekhandel, 1983.
- MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN, Bestuur van het Vervoer, Wegcontrole - Activiteitsverslag '89.
- MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN EN P.T.T., Bestuur van het vervoer, "Vervoer van gevaarlijke goederen over de weg", De Politieofficier, 1982, nr. 7, p. 67.
- MISSAL, J.F., "(Opzettelijke) brandstichting van goederen waarbij de dader de aanwezigheid van een of meer personen moest vermoeden", R.W., 1986-87, 1979 e.v.
- MORRENS, P., "Enkele actuele knelpunten in het leefmilieustrafrecht", R.W., 1987-88, 1281 e.v.
- MORRENS, P., Afvalgids, Antwerpen, Kluwer, 1989.
- MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., "Afvalstoffen in Vlaanderen", R.W., 1987-88, 761 e.v.
- MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., "Wat is een afvalstof?", R.W., 1991-92, 453 e.v.
- MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., Afvalgids, Antwerpen, Kluwer, 1992 (2ed.).
- NYPELS, J. en SERVAIS, J., Le code pénal belge interprété, Brussel, Bruylant, 1899 (2ed.) en 1938 (3ed.).
- NYPELS, J., Législation criminelle de la Belgique, Brussel, Bruylant, 1868 (III) en 1869 (II).
- PANIER, C., noot onder Brussel, 22 mei 1985, R.G.A.R., 1988, 11430.

- PEETERS, P., "De bevoegdheden van de staat, de gemeenschappen en de gewesten", in België na de vierde staatshervorming, Studiedag K.U.Leuven - Instituut Constitutioneel Recht, 30 april 1993.
- PIRET, J.M. en HENNAU-HUBLET, C., "Les crimes contre l'environnement. Application de la partie générale. Rapport belge", R.D.P., 1993, 257 e.v.
- PIRLET, R., "Le nouveau règlement de la police du roulage et l'article 2 du Code pénal", Bull.Ass., 1955, 5 e.v.
- PONET, F., De overeenkomst van internationaal wegvervoer CMR, Antwerpen, Kluwer, 1986.
- PONET, F. en WILLEMS, E., "De overeenkomst van internationaal wegvervoer -C.M.R.-. Overzicht van internationale rechtspraak 1986-1991", T.B.H., 1992, 724 e.v.
- PONET, F., Transportzakboekje, Antwerpen, Kluwer, ed. 1993.
- PRINS, A., Science pénale et droit positif, Brussel, Bruylant, 1899.
- PUTZEYS, J., m.m.v. COOLEN, A. en BOCKEN, C., Le contrat de transport routier de marchandises, Brussel, Bruylant, 1981.
- PUTZEYS, J., "Risques technologiques et transport", La réparation des dommages catastrophiques. Les risques technologiques majeurs en droit international et en droit communautaire. XIIIes Journées d'études juridiques Jean Dabin, Louvain-la-Neuve, 1988, 161 e.v.
- PUTZEYS, J., "Milieuschade veroorzaakt door transport", Recente ontwikkelingen inzake aansprakelijkheid voor milieuschade, Colloquium te Gent, 14 november 1990.
- PUTZEYS, J. en ROSSEELS, M.A., "Responsabilité du transporteur pour les dommages causés aux tiers dans les différents modes de transport", Eur.Vervoerr., 1991, 173 e.v.
- PUTZEYS, J., m.m.v. ROSSEELS, M.A., Droit des transports et droit maritime, Brussel, Bruylant, 1990 (2ed.) en 1993 (3ed.).
- PUTZEYS, J., "Toegang tot het beroep van vervoerder", in Handboek goederen-transport over de weg, Brussel, Editorial Office.

POUPART, J.M., "Homicide et lésions corporelles volontaires", Les Nouvelles, Droit Pénal, Brussel, Larcier, IV, 1989.

RENARD, Cl., en WAERZEGGERS, R., A.D.R.-opleiding voor bestuurders van tankvoertuigen, I.W.T., Brussel, 1991.

RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., Les codes de police, Brussel, Bruylant, 1938.

RIGAUX, M. en TROUSSE, P.E., Les crimes et les délits du code pénal, Brussel, Bruylant, III, 1957.

RIGAUX, F., "l'exercice de la justice répressive", Ann.Dr.Louvain, 1985, 23 e.v.

RONSE, J., Algemeen deel van het vennootschapsrecht, Leuven, Acco, 1975.

ROZIE, M., "Krachtlijnen van het materiële fiscale strafrecht na de hervormingen van 1980 en 1986", in Actuele Problemen van Strafrecht, Antwerpen, Kluwer, DE NAUW, A., D'HAENENS, J. en STORME, M. (ed.), 1988, 133 e.v.

ROZIE, M., "Voordeelsontneming", Navormingsnamiddag VUB - 16 maart 1991.

R.P.D.B., Tw. "Abus de confiance", Compl. III, Brussel, Bruylant.

R.P.D.B., Tw. "Commission", Compl. III, Brussel, Bruylant.

R.P.D.B., Tw. "Contravention", T. III en Compl. VI, Brussel, Bruylant.

R.P.D.B., Tw. "Escroquerie", Compl. IV, Brussel, Bruylant.

R.P.D.B., Tw. "Grivèlerie" Compl. II, Brussel, Bruylant.

R.P.D.B., Tw. "Incendie", Compl. IV, Brussel, Bruylant.

R.P.D.B., Tw. "Infractions et répression en général", Compl. IV, Brussel, Bruylant.

R.P.D.B., Tw. "Rébellion", Brussel, Bruylant.

R.P.D.B., Tw. "Transport par terre", XV, Brussel, Bruylant.

R.P.D.B., Tw. "Vol", Brussel, Bruylant.

RUBBRECHT, J., Inleiding tot het Belgisch strafrecht, Leuven, Wouters, 1958.

RUBBRECHT, J. en DECLERCQ, R., "Het niet-terugwerken van strafwetten", Annalen der Rechtsgeleerdheid en Staatswetenschap, X, 1950, 125 e.v.

RUYPERS, H., "Vervoer van gevaarlijke stoffen. Overzicht van de Belgische reglementering", De Pol., 1989, 65 e.v.

RUYPERS, H., "Vervalsing van elektronische tachografen", De Pol., 1990, 55 e.v.

RUYPERS, H., "A.D.R.", in Handboek goederentransport over de weg, Brussel, Editorial, Office.

S., "De l'effet de la dénaturalisation des infractions", R.D.P., 1923, 416.

SANCY, M., "La Belgique et les déchets radioactifs", A.T.D.F., 1979, nr. 5, 7 e.v.

SANCY, M., "Openbare instelling voor het beheer van radioactief afval en splijtstoffen", Info Leefmilieu, 1981/5, 149 e.v.

SANCY, M., "Les problèmes juridiques posés par les flux transfrontières de déchets toxiques: le cas Wallon", in Les problèmes juridiques posés par les flux transfrontières de déchets toxiques, Brussel, Story, 1988, 15 e.v.

SAROT, J., VANDERNOOT, P. en PEREMANS, E., La jurisprudence de la Cour d'arbitrage, Brussel, Bruylant, 1990.

SCHUERMANS, L., "Aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen", R.W., 1990-91, 401.

SCHUIND, G. en VANDEPLAS, A., Traité pratique de droit criminel, 4ed., Brussel, Swinnen.

SCHUIND, G., "Remarques sur la récidive pénale", R.D.P., 1923, 631 e.v.

SCREVEENS, R. en BERNARD-TULKENS, F., "Chronique semestrielle de jurisprudence. Empire de la loi pénale dans l'espace", R.D.P., 1975-76, 522.

SCREVENS, R., BOSLY, H.D., GORLE, F. en QUARRE, P., "Chronique semestrielle de jurisprudence", R.D.P., 1982, 440.

SERVAIS, J., "De la poursuite en belgique des crimes et des délits commis en dehors du territoire belge", Rev.Dr.B., I, 502.

SOETEMANS, D., Inleiding tot het milieurecht, Leuven, Acco, 1978.

SOETEMANS, D., "Ioniserende stralingen", in Rechtsfactoren in de onderneming - Bedrijf en Recht, Antwerpen, Kluwer, IX.E.

SOETEMANS, D., "Afvalstoffen", in Rechtsfactoren in de onderneming, Antwerpen, Kluwer, IX.E.

SPREUTELS, J., "Escroquerie, chèque sans provision et compétence territoriale", R.D.P., 1981, 237 e.v.

SPREUTELS, J.P., Droit pénal des affaires, Brussel, Presses universitaires, 1989.

SPRIET, B., Strafrechtspraak, Leuven, Acco, 1989.

SPRIET, B., "De lokalisatie van het misdrijf van oplichting", R.W., 1989-90, 359.

SPRIET, B., "Strafbare deelneming aan in het buitenland gepleegde misdrijven", R.W., 1990-91, 55 e.v.

SPRIET, B., "Inbreuk op de tachograafreglementering: noodtoestand?", Transpo 2001, 1991, nr. 52, 14.

SPRIET, B., "De strafrechtsgrond bij het overtreden van de wetgeving inzake de rij- en rusttijden en de gevaarlijke goederen in de sektor van het goederenvervoer over de weg", R.W., 1991-92, 540 e.v.

SPRIET, B., "De strafrechtelijke regeling inzake vervoer van radioactieve stoffen", Transpo 2001, 1992, nr. 59, p. 8 e.v.

STRUYVEN, D., VAN CALEWAERT, W. en WOUTERS-DE CUYPER, C., "Tussenpersonen", in Rechtsfactoren in de onderneming, Antwerpen, Kluwer, VII.B.

STUYCK, J., "Prijsreglementering", in Commentaar Strafrecht en Strafvordering, Antwerpen, Kluwer.

- SUETENS, L.P., "Milieuzorg na de staatshervorming", Leefmilieu, 1981, 23.
- SUETENS, L.P. en SOETEMANS, D., Loi et usage concernant le contrôle de la pollution en Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg, Parijs, Lib.Techn., 1983.
- SUETENS, L.P. en LEYSEN, R., "Staat, Gewesten en Gemeenschappen. De techniek van bevoegdheidsverdeling. De rol van het Arbitragehof", in Staat, Gemeenschappen en Gewesten, Brugge, Die Keure, 1989, 45 e.v.
- SUY, E., Leerboek van het volkenrecht, II, Het territoriaal element, Leuven, Acco, 1973.
- SYBESMA-KNOL, N., "Overzicht van de rechtspraak van het VN-Comité voor de Rechten van de Mens, met bijzondere aandacht voor de relevantie voor de interne rechtsorde", in De betekenis van het Internationaal Verdrag inzake de Burgerlijke en Politieke Rechten voor de interne rechtsorde, Studiedag dd. 10 december 1992 van het Interuniversitair Centrum Mensenrechten.
- TAHON, R., "Réflexions sur la répression des destructions, dégradations et dommages", J.T., 1955, 577 e.v.
- THEYS, M., "De l'exercice de l'action publique à raison des crimes ou des délits commis hors du territoire du royaume", Les Nouvelles, Procédure Pénale, Brussel, Bruylant, I.
- THOMAS, F., De Europese rechtshulpverdragen in strafzaken, Gent, Story, 1980.
- THOMAS, F., "De internationale gelding van de strafwet in de ruimte", in Actuele problemen van strafrecht, Antwerpen, Kluwer, DE NAUW, A., D'HAENENS, J. en STORME, M. (ed.), 1988, 195 e.v.
- TRAEST, Ph., "De bewijslast in strafzaken", in Actuele problemen van strafrecht, Antwerpen, Kluwer, DE NAUW, A., D'HAENENS, J. en STORME, M. (ed.), 1988, 87 e.v.
- TRAEST, Ph., Het bewijs in strafzaken, 1992, Gent, Mys en Breesch.
- TRAEST, Ph., "Eenheid en verscheidenheid van het strafrecht: op zoek naar evenwicht en consensus", TRD&i, 1993-04, 289.
- TROUSSE, P.E., "La participation criminelle en droit pénal positif belge", R.I.D.P., 1957, 150 e.v.

- TROUSSE, P.E., "Chronique trimestrielle de jurisprudence, R.D.P., 1959-60, 967 e.v.
- TROUSSE, P.E., "Chronique trimestrielle de jurisprudence, R.D.P., 1960-61, 763 e.v.
- TROUSSE, P.E., "Chronique trimestrielle de jurisprudence, R.D.P., 1962-63, 345 e.v.
- TROUSSE, P.E., "Chronique de législation pénale", R.D.P., 1963-64, 855.
- TROUSSE, P.E., "La compétence extraterritoriale des juridictions répressives belges", Rapport belge au VIIe Congrès internationale de droit comparé, 1966, 511 e.v.
- TROUSSE, P.E., "Les principes généraux du droit pénal positif belge", in Les Nouvelles, Droit Pénal, Brussel, Larcier, I.
- TULKENS, FR. en VAN DE KERCHOVE, M., Introduction au droit pénal, Brussel, Story, 1991 (1ed.) en 1993 (2ed.).
- TULKENS, FR. en VAN DE KERCHOVE, M., "Chronique de droit pénal 1988-1991", J.T., 1993, 220 e.v.
- VAN BALBERGHE, M., "De herhaling in het strafrecht", R.W., 1951-52, 705 e.v.
- VAN BOGAERT, E.R.C., Volkenrecht, Antwerpen, Kluwer, 1992.
- VAN BOL, J-M.R., "L'environnement, matière régionale à part entière", Amén., 1980, nr. 8, 1 e.v.
- VAN CRAEN, G., "Betreffende de valsheid in geschriften en de bijzondere wetten", R.W., 1985-86, 1224.
- VANDENBERGEN, E., "Le transport des matières dangereuses", in Milieurecht - Recente ontwikkelingen, BOCKEN, H. (ed.), Deel I, Brussel, Story, 1988, 143 e.v.
- VANDENBERGEN, E. en HENDRICKX, M., De arbeidsreglementering eigen aan het beroepsgoederenvervoer over de weg, Syllabus I.W.T., Brussel, 1988.
- VANDENBERGHE, H., "Het aquiliaans foutbegrip", in Onrechtmatige daad. Actuele tendensen, Antwerpen, Kluwer, 1979, 1 e.v.

- VANDENBERGHE, H., VAN QUICKENBORNE, M., GEELEN, K. en DE COSTER, S., "Overzicht van rechtspraak. Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad (1979-1984)", T.P.R., 1987, 1255 e.v.
- VANDENBERGHE, H., Zakenrecht, Leuven, 1991.
- VAN DEN WYNGAERT, C., "De toepassing van de strafwet in de ruimte. Enkele beschouwingen.", in Liber Amicorum Frederic Dumon, Antwerpen, Kluwer, 1983, 501 e.v.
- VAN DEN WYNGAERT, C., "Structures et méthodes de la coopération internationale et régionale en matière pénale", R.D.P., 1984, 517 e.v.
- VAN DEN WYNGAERT, C., Strafrecht en strafprocesrecht in hoofdlijnen, Antwerpen, Maklu, 1991.
- VANDEPLAS, A., noot onder Gent, 22 juli 1971, R.W., 1971-72, 862 e.v.
- VANDEPLAS, A., noot onder Antwerpen, 10 juni 1976, R.W., 1977-78, 698.
- VANDEPLAS, A., "De localisatie van een misdrijf", R.W., 1979-80, 2781 e.v.
- VANDEPLAS, A., "Het transitair fiscaal strafrecht", in Strafrecht en Belastingrecht, Acta Falconis, DUPONT, L. en VANISTENDAEL, F. (ed.) Antwerpen, Kluwer, 1983, 75 e.v.
- VANDEPLAS, A., "Gebruik van valse stukken in het fiscaal strafrecht", R.W., 1984-85, 1924 e.v.
- VANDEPLAS, A., "Bedrog bij het tanken van brandstof", R.W., 1984-85, 2155.
- VANDEPLAS, A., "Evolutie van strafrecht en politie", De Pol., 1985, 71 e.v.
- VANDEPLAS, A., "De bevoegdheid ratione loci inzake verlating van familie", R.W., 1989-90, 194.
- VANDEPLAS, A., "Werpen van stenen", in Commentaar Strafrecht en Strafverordening, Antwerpen, Kluwer.
- VANDEPLAS, A., "De verbeurdverklaring van vermogensvoordelen", in Liber Amicorum Marc Châtel, Antwerpen, Kluwer, 1991, 383 e.v.

VANDEPLAS, A. en SPRIET, B., "Echtbreuk zonder overspel", R.W., 1987-88, 91 e.v.

VANDEPUTTE, R., Het aquiliaans foutbegrip, Antwerpen, Maklu, 1983.

VANDERMEERSCH, D., "Het vrije verkeer van afvalstoffen in de Europese Gemeenschap", S.E.W., 6 (1984), 315 e.v.

VANDERMEERSCH, D., "Het Koninklijk Besluit van 2 juni 1987 houdende reglementering van de uitvoer, de invoer en de doorvoer van afvalstoffen", in Milieurecht - Recente ontwikkelingen, BOCKEN, H. (ed.), Brussel, Story, Deel I, 1988, 131 e.v.

VANDERMEERSCH, D., "La libre circulation des déchets dans la Communauté européenne", in Milieurecht - Recente ontwikkelingen, BOCKEN, H. (ed.), Deel I, Brussel, Story, 1988, 125 e.v.

VAN DER MENSBRUGGHE, Y., "La Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination", Eur.Vervoerr., 1990, 267 e.v.

VAN DER MENSBRUGGHE, Y., "Portée et perspectives de la Convention de Bâle du 22 mars 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination", Eur.Vervoerr., 1991, 147.

VAN DER STEICHEL, R., "Bevoegdheidsconflicten bij strafvervolgning wegens overtreding van de werkloosheidsreglementering", in Liber Amicorum Marc Châtel, Antwerpen, Kluwer, 1991, 407 e.v.

VAN DER VORST, P., "Les infractions à la législation sociale sont-elles des 'délits contraventionnels ou réglementaires'? Pour une morale sociale de notre temps", J.T.T., 1971, 169 e.v.

VAN GERVEN, W., Handels- en Economisch Recht, Deel 1. Ondernemingsrecht, Brussel, Story, 1978.

VAN GERVEN, W., COUSY, H. en STUYCK, J., Handels- en Economisch Recht, Deel 1, Ondernemingsrecht, Brussel, Story, 1989, Volume B.

VAN GOETHEM, W., "Nieuwe sociale E.E.G.-verordeningen inzake wegvervoer", Oriëntatie, dec. 1986, 243.

VAN GEYSTELEN, L., Milieuvergunningen, Brussel, Ced.Samsom, 1993.

- VAN GORP, A.M. en HAEMELS, G., "De nieuwe reglementering inzake de verwijdering van afvalolie", Leefmilieu, 1985, nr. 6, 179 e.v.
- VANHALEWIJN, J. en DUPONT, L., Valsheid in geschriften, A.P.R., Gent-Leuven, Story, 1975.
- VAN HEUVEN, D., "Omtrent richtlijnen", R.W., 1989-90, 1207 e.v.
- VAN HECKE, G. en LENAERTS, K., Internationaal privaatrecht, A.P.R., Brussel, Story, 1989 (2ed.).
- VANHOUDT, C.J. en CALEWAERT, W., Belgisch Strafrecht, Gent-Leuven, Story, 1976.
- VAN KEIRSBILCK, P., "Feest-, sein-, en ontploffende vuurwerk", De pol., 1983, nr. 7, 29.
- VAN LEUVEN, J., "Nieuw geluid - Nieuwe lente?", R.W., 1991-92, 833 e.v.
- VAN NESTE, F., Zakenrecht, I, Goederen, Bezit en Eigendom, Brussel, Story, 1990.
- VAN OLMEN, J., "Voorschriften betreffende het vervoer over de weg van gevaarlijke goederen", Milieu en bedrijf, 1993, extra-nr. 1 (18 maart 1993), 6/5 e.v.
- VAN ORSHOVEN, P., "Het nieuwe statuut van Brussel: een derde gewest, een enige agglomeratie, drie "Gemeenschapscommissies" en ... een vierde gemeenschap", in De hervorming van de instellingen - Tweede fase, ALEN, A. en SUETENS, L.P. (ed.), Brugge, Die Keure, 1989.
- VAN OVERBEKE, S., "Strafbare deelneming door gekwalificeerde onthouding", R.W., 1992-93, 648 e.v.
- VAN RYN, J. en HEENEN, J., Principes de droit commercial, Brussel, Bruylant, 1988.
- VELU, J., Les effets directs des instruments internationaux en matière de droits de l'homme, Prolegomena, Brussel, Bruylant, 1981.
- VELU, J. en ERGEC, R., "Convention Européenne des droits de l'homme", R.P.D.B., Brussel, Bruylant, Compl. VII, 1990.

VERHAEGEN, J., "L'imprudence punissable en législation et en jurisprudence belges", J.T., 1979, 349 e.v.

VERHAEGEN, J., "La définition de l'intention coupable dans les codes pénaux modernes", Liber Amicorum F. Dumon, Antwerpen, Kluwer, 1983, 527 e.v.

VERHAEGEN, J., "L'exigence de l'intention coupable dans les infractions aux lois et règlements particuliers", R.D.P., 1986, 947 e.v.

VERHAEGEN, J., Ann.Dr.Louv., 1986, 300.

VERHAEGEN, J., "L'élément fautif en matière de contraventions aux règlements", R.D.P., 1988, 289 e.v.

VERHAEGEN, J., "L'erreur non invincible de fait et ses effets en droit pénal belge", R.D.P., 1989, 17 e.v.

VERHOEVE, B., "Afval: Nieuwe EG-verordening inzake vervoer van afvalstoffen", Milieurecht Info, 1993, nr. 5 (mei '93), 13 e.v.

VERRIEST, A., "Internationale vervoerovereenkomsten", in Handboek goederen-transport over de weg, Brussel, Editorial Office.

VERSTRAETEN, R., "De beoordeling van de onoverkomelijke dwaling door de rechter", R.W., 1987-88, 676.

VERSTRAETEN, R., "Interne overmacht achter het stuur", R.W., 1989-90, 751-e.v.

VERSTRAETEN, R., Strafrechtelijke aspecten van de staatshervorming, Syllabus postuniversitair centrum West-Vlaanderen, 1991.

VERSTRAETEN, R., Handboek Strafvordering, Antwerpen, Maklu, 1993.

VERSTRAETEN, R. en SPRIET, B., "De drieledige indeling van de misdrijven als leidraad van het strafrecht: een verdachte eenvoud", in Liber Amicorum Marc Châtel, Antwerpen, Kluwer, 1991.

VERVLOET, J., "Strafrechtelijke aspecten van het sociaal recht", in Liber Amicorum F. Dumon, Antwerpen, Kluwer, 1983, 537 e.v.

- VOGEL-POLSKY, E., "L'incidence du droit social européen sur le droit du travail belge", in Cent ans de droit social belge - Offerts à Louis Duchatelet, Brussel, Bruylant, 1988, 755 e.v.
- VON KEMPIS, K., "La proposition de directive communautaire concernant la responsabilité civile pour les dommages causés par les déchets", Eur.Vervoerr., 1991, 155 e.v.
- WIJFFELS, R., "Het juridisch regime van het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (C.M.R.-A.D.R.)", Eur.Vervoerr., 1969, 871 e.v.
- X, "Honderd jaar sociaal recht in België. De internationale en supranationale betrekkingen en normen", Arbeidsblad, 1988, 489 e.v.
- X, "EEG, Recente besluiten op vervoergebied", Bull. VBO., 1991, 1, 81 e.v.
- X, Afmetingen en massa's van bedrijfsvoertuigen voor het goederenvervoer, Syllabus I.W.T., Brussel, 1988.
- X, "Maten en gewichten", Transpo 2001, 1993, nr. 73 (mei 1993), 26 e.v.
- X, "Een communautaire strategie voor het afvalbeheer", Vbo-Mededelingen, 21/1989, 1710.
- X, "Controle op in- en uitvoer van afval", Vbo Bulletin, 3/1992, 50 e.v.
- X, Toegang tot het beroep en de markt. Beroepsgoederenvervoer over de weg, Syllabus I.W.T., Brussel.
- X, "Afvalstoffen - Kennisgeving in-, uit- en doorvoer van gevaarlijke afvalstoffen - Nationale en Europese wetgeving", in Bijvoorbeeld, Modellen voor het bedrijfsleven, I.18, Antwerpen, Kluwer.
- X, "Het vervoer van gevaarlijke produkten over de weg", in Transportgids Kluwer.
- X, "IV.3.2. Gewicht/volumeverhouding", in Transportgids Kluwer.

FRANKRIJK

BARBERGER, C., "Contraventions et peines (quatrième classe). Incendie involontaire", Juris-Classeur Pénal.

BERNARDINI, R., "Incendie", Encycl.Dalloz Pénal.

BERR, C.J., "Aspects actuels de la notion de soustraction frauduleuse", Rev.Sc.Crim., 1967, 49 e.v.

BESSON, A., COMBALDIEU, R., en SIMEON, J., Les transports devant la loi pénale, Parijs, 1952.

BIANCARELLI, J., "Les principes généraux du droit communautaire applicables en matière pénale", Rev.Sc.Crim., 1987, 131 e.v.

BIANCARELLI, J. en MAIDANI, D., "L'incidence du droit communautaire sur le droit pénal des Etats membres", Rev.Sc.Crim., 1984, 225 e.v.

BORRICAND, J., "La non-rétroactivité des textes réglementaires en matière économique ou fiscale", D., 1978, 275 e.v.

BOULOC, B., "Escroquerie", Encycl.Dalloz Pénal.

BOULOC, B., "La compatibilité des présomptions légales avec la présomption d'innocence", Rev.Sc.Crim., 1993, 88 e.v.

BOULOUIS, J., Droit institutionnel des communautés Européennes, Parijs, 1991.

BOUZAT, P., Observ., Rev.Sc.Crim., 1966, 903 e.v.

CAPELLI, F., "Directives communautaires et droit pénal des Etats membres", in Droit communautaire et droit pénal, 1981, 93 e.v.

CHALARON, Y., "Les concours idéal d'infractions", J.C.P., 1967, I, 2088.

CHAO, A., "Infractions à la réglementation sociale. Qui en répond pénalement?", Bull.Transp., 1990, 709 e.v.

CHAVANNE, A. en JEANDIDIER, W., "Vol. Historiques et généralités. Incrimination: fait de soustraction", Juris-Classeur Pénal.

COHEN-JONATHAN, G., La Convention européenne des droits de l'homme, Parijs, 1989.

COMBALDIEU, R., "Contravention", Encycl.Dalloz Pénal.

CORLAY, P., La notion de soustraction frauduleuse et la théorie civiliste objective de la possession, 1978.

CORLAY, P., "Réflexions sur les récentes controverses relatives au domaine et à la définition du vol", J.C.P., 1984, 3160.

CORLAY, P., "Filouterie", Encycl.Dalloz Pénal.

COUSIN-HOUPPE, M.S., "Vers une continuité de la loi pénale dans le domaine des principales infractions portant atteinte juridique aux biens (Vol - Abus de confiance - Escroquerie)", Rev.Sc.Crim., 1977, 779 e.v.

DE ANGELIS, F., "L'effet de convergence du droit communautaire sur la procédure pénale des Etats membres", in Procès pénal et droits de l'homme. Vers une conscience européenne, DELMAS-MARTY, M. (ed.), Parijs, 1992, 285 e.v.

DECOCQ, A., Droit pénal général, Parijs, 1971.

DECOCQ, A. en SALVAGE, P., "Principe du non-cumul des peines. Concours d'infractions", Juris-Classeur Pénal.

DE FOS COLETTE, G., "Réglementation des temps de conduite et de repos", Bull.Transp., 1986, 552.

DE FOS COLETTE, G., "La nouvelle réglementation sociale européenne", Bull.Transp., 1986, 109 e.v. en 129 e.v.

DE FOS COLETTE, G., "Contrôles routiers", Bull.Transp., 1992, 470.

DE FOS COLETTE, G., "Transport par route. Transport routier intra-CEE", Bull.Transp., 1992, 275 e.v.

DEKEUWER, A., "La classification des concours de qualifications", Rev.Sc.Crim., 1974, 511 e.v.

DE LESTANG, R. en JEANDIDIER, W., "Vol-Effraction", Juris-Classeur Pénal.

- DELMAS-MARTY, M. "La réforme du code pénal en France et la politique criminelle", voordracht gehouden op 19 december 1989 te Brussel en besproken door TULKENS, FR., R.D.P., 1990, 373 e.v.
- DELMAS-MARTY, M., Droit pénal des affaires, Parijs, 1973.
- DESPORTES, F. en LE GUNEHEC, F., "Présentation des dispositions du nouveau Code pénal", Droit pénal- le nouveau Code pénal, 1993, 2 e.v.
- DONNEDIEU DE VABRES, H., "De la soustraction en matière de vol", Rev.Sc.Crim., 1941, 201 e.v.
- DONNEDIEU DE VABRES, H., Essai sur la notion de préjudice dans la théorie du faux documentaire, Parijs, 1943.
- FABRE, J.M., "Transport de matières dangereuses. Les réglementations", Bull.Transp., 1986, 697 e.v.
- FABRE, J.M., "Marchandises dangereuses - Modifications à l'A.D.R.", Bull. Transp., 1990, nr. 2363, p. 701 e.v.
- FOURNIER, A., "Compétance internationale", Encycl.Dalloz Pénal.
- GARÇON, E., Code pénal annoté, herwerkt door ROUSSELET, M., PATIN, M. en ANCEL, M., Parijs, 1952 (I), 1956 (II) en 1959 (III).
- GARRAUD, R., Traité théorique et pratique du droit pénal français, Parijs, 1913 (I), 1922 (IV) en 1935.
- GASSIN, R., "La notion de vol dans la jurisprudence française contemporaine", in Mélanges Lebreton, 1968, 108 e.v.
- GAUTHIER, P. en LAURET, B., Droit pénal des affaires, Parijs, 1986.
- GOYET, F., Droit pénal spécial, herwerkt door ROUSSELET, M., ARPAILLANGE, R. en PATIN, M., Parijs, 1972.
- HUET, A., "Une méconnaissance du droit international (à propos de la rétroactivité in mitius)", J.C.P., 1987, I, 3293.
- HUET, A., "La rétroactivité in mitius des textes réglementaires en matière économique (Dissonances sur une question simple)", J.C.P., 1989, I, 3378.

JEANDIDIER, W., "Faux en écriture. Théorie générale. Elément matériel. Préjudice. Elément intentionnel", Juris-Classeur Pénal.

JEANDIDIER, W., Droit pénal des affaires, Parijs, 1991.

JEANDIDIER, W., Droit pénal général, Parijs, 1991 (2ed.).

JOSSERAND, Les transports en service intérieur et en service international (transports ferroviaires, roulage, navigation intérieure et navigation aérienne), Parijs, 1926.

KISS, A., Droit international de l'environnement, Parijs, 1989.

KOERING-JOULIN, R. en HUET, A., "Droit pénal international. Effets en France des décisions répressives étrangères -Art. 689 à 696-", Juris-Classeur Pénal.

KOERING-JOULIN, R. en HUET, A., "Droit pénal international. Compétence des tribunaux répressifs français et de la loi pénale française. Infractions commises à l'étranger -Art. 689 à 696-", Juris-Classeur Pénal.

LAMBERT, L., Traité de droit pénal spécial, Parijs, 1968.

LAMY Transport, T.1, "Route", Parijs.

LAMY Transport, T.3, "Marchandises dangereuses", Parijs.

LARGUIER, J., "Chronique de jurisprudence. La localisation internationale de l'infraction", Rev.Sc.Crim., 1980, 417 e.v.

LARGUIER, J., "La non-rétroactivité "in mitius" des règlements des communautés européennes", Rev.Sc.Crim., 1975, 403 e.v.

LARGUIER, J., Droit pénal des affaires, Parijs, 1979.

LASSALLE, J.A., "Filouteries", Juris-Classeur Pénal.

LEAUTE, J., "Le rôle de la théorie civiliste de la possession dans la jurisprudence relative au vol, à l'escroquerie et à l'abus de confiance", in Mélanges Patin, 1965, 223 e.v.

LEGAL, A., "Chronique de jurisprudence. Droit pénal général. 3. La notion de concours idéal et l'amnestie", Rev.Sc.Crim., 1969, 397.

LE ROY, M., "Transports ferroviaires et routiers. Coordination et harmonisation", Juris-classeur Pénal, Lois pénales annexes.

LEVASSEUR, G., "Opinions hétérodoxes sur les conflits de lois répressives dans le temps", En hommage à Jean Constant, 1971, 189 e.v.

LEVASSEUR, G. en DECOCQ, A., "Jugement étranger (matière pénale)", Rep. Dalloz Dr.Inter.

LOMBOIS, C., Droit pénal international, Parijs, 1979 (2ed.).

MASSE, M., "Le droit pénal international dans les travaux préparatoires du futur code pénal", Rev.Sc.Crim., 1990, 402.

MERLE, R., "Droit criminel", Encycl.Dalloz Pénal.

MERLE, R. en VITU, A., Traité de droit criminel, Droit pénal spécial, Parijs, 1982.

MERLE, R. en VITU, A., Traité de droit criminel, Problèmes généraux de la science criminelle, Droit pénal général, Parijs, 1984 (5ed.) en 1988 (6ed.).

MOISE, E., "La Convention de Bâle sur les mouvements transfrontières de déchets dangereux", R.G.D.I.P., 1989, 899 e.v.

PAGEAUD, A., "L'intention de la victime comme critère de la notion de soustraction en matière de vol", J.C.P., 1965, I, 1256.

PIGASSOU, P., "Fraudes", Encycl.Dalloz Pénal.

PRADEL, J., "Chronique de jurisprudence. Infractions contre l'ordre économique", Rev.Sc.Crim., 1987, 715 e.v.

PRADEL, J., Droit pénal général, Parijs, 1988 (6ed.) en 1992 (8ed.).

PRADEL, J. en VARINARD, A., Les grands arrêts du droit criminel, Parijs, 1984 (1ed.) en 1988 (2ed.).

PUECH, M., Les grands arrêts de la jurisprudence criminelle, Parijs, 1983.

- PUECH, M., Droit pénal général, Parijs, 1988.
- RENAUX, G., "Transporter en Europe. Conseil CEE transport", Bull.Transp., 1992, 771.
- RENAUX, G., "Cabotage routier", Bull.Transp., 1993, 7.
- ROBERT, J.M., "Cumul d'infractions", Encycl.Dalloz Pénal.
- RODIERE, R., Droit des transports. Transports ferroviaires, routiers, aériens et par batellerie, Parijs, 1953.
- RODIERE, R. en MERCADEL, B., Droit des transports terrestres et aériens, Parijs, 1990.
- ROUJOU DE BOUBEE, G., noot onder Cass.fr., 7 december 1987, D., 1988, 478 e.v.
- SEGUR, L., noot onder Corr.Lille, 15 februari 1966, J.C.P., 1966, II, 14691.
- SERLOOTEN, P., "Les qualifications multiples", Rev.Sc.Crim., 1973, 45 e.v.
- SOULARD, C., "Droit communautaire. L'incidence du droit communautaire sur le droit pénal des Etats membres", Rev.Sc.Crim., 1992, 155 e.v.
- SOYER, J.C., Droit pénal et procédure pénale, Parijs, 1992.
- SOYER, J.C., "Débats", in Droit communautaire et droit pénal, Milaan-Parijs, 1981, 287 e.v.
- STEFANI, G., LEVASSEUR, G. en BOULOC, B., Droit pénal général, Parijs, 1984.
- VEAUX, D., "Vol et transfert de propriété", in Mélanges Pierre Bouzat, 1980, 351 e.v.
- VERON, M., Droit pénal spécial, Parijs, 1976.
- VERON, M., "Les détournements commis par les salariés: vol au abus de confiance?", Dr.pénal, 1991, nrs. 8-9, p. 4 e.v.

VERON, M., "Réflexions sur le "nouveau droit" pénal special. Essai d'une typologie des infractions", Droit Pénal, avril 1993, 1 e.v.

VITU, A., "Destructions - Dégradations - Dommages", Encycl.Dalloz Pénal.

VITU, A., "Contraventions et peines (Quatrième classe) Dommages aux objets mobiliers en biens immobiliers appartenant à autrui", Juris-Classeur Pénal.

VITU, A. en JEANDIDIER, W., "Abus de confiance. Généralités. Conditions préalables du delit", Juris-Classeur Pénal.

VITU, A. en JEANDIDIER, W., "Abus de confiances. Eléments constitutifs du délit", Juris-Classeur Pénal.

VOUIN, R., Manuel de droit criminel, Parijs, 1949.

VOUIN, R. en RASSAT, M.L., Droit pénal spécial, Parijs, 1983 (5ed.) en 1988 (6ed.).

X, "Responsabilités et assurances en matière de transports de marchandises. II. Cas pratiques. Cas n° 1. Incendie criminel d'un véhicule abandonné la nuit sur la voie public", D.P.C.I., 1976, 593 e.v.

X, "Poids et dimensions des utilitaires en Europe", Bull.Transp., 1990, 554-555.

X, "Vols de PL. en charge. Augmentation du risque en Italie", Bull.Transp., 1992, 598.

X, "Commentaar bij Cass. fr. 14 mei 1991", Bull.Transp., 1992, 11.

NEDERLAND

BAKKER, F.C., Valsheid in geschriften, Arnhem, 1985.

BLAAUW, A.M., "Concurrentievervalsing door toepassing van Nederlands strafrecht", NJB, 1990, 230 e.v.

BRINKHORST, L.J. en BARENTS, R., Grondlijnen van Europees recht, 1988.

BURKENS, M.C., "Gemeenschapsrecht en het EVRM", in EG en grondrechten. Gevolgen van de Europese integratie voor de nationale grondrechtenbescherming, BURKENS, M.C., en KUMMELING, H.R.B.M. (red.), Zwolle, 1993, 76.

DE ROOS, Th.A., Strafbaarstelling van economische delicten, een crimineel politieke studie, Arnhem, 1987.

DE ZAYAS, A., MOLLER, J.TH. en OPSAHL, T., "Toepassing van het Internationale Verdrag inzake de Burgerlijke en Politieke Rechten door het Comité voor de Rechten van de Mens op grond van het facultatief Protocol", in Het Internationale Verdrag inzake Burgerlijke en Politieke Rechten en zijn betekenis voor Nederland, Nijmegen, 1987.

DRIJER, M., VAN VEENHUIZEN, E. en ZUIDERWIJK, F.A.A., "Tachograaf maakt sabotage mogelijk", Algemeen Politieblad, 1988, 350 e.v.

ENSCHEDÉ, Ch.J., "Lex specialis derogat legi generali", T.v.S., 1963, 171 e.v.

GULDENMUND, R.M.A., Strafrechtelijke handhaving van gemeenschapsrecht, Een analytisch overzicht van de strafrechtelijke handhaving van het afgeleide gemeenschapsrecht in de Nederlandse rechtsorde, Arnhem, 1992.

HAZEWINKEL-SURINGA, D., Inleiding tot de studie van het Nederlandse strafrecht, bewerkt door REMMELINK, J., Groningen, 1987.

HAAK, K.F., De aansprakelijkheid van de vervoerder ingevolge de CMR, 's Gravenhage, 1984.

KAPTEYN, P.J.G. en VERLOREN VAN THEMAAT, P., Inleiding tot het recht van de Europese gemeenschap, Deventer, 1987.

KNIGGE, G., Verandering van wetgeving, Arnhem, 1984.

KNIGGE, G., "Van gewijzigd inzicht; de ontwikkeling van het strafrechtelijk overgangsrecht", in Gedenksboek Honderd jaar Wetboek van Strafrecht, Arnhem, 1986, 171 e.v.

KORTHALS ALTES, A. en WIARDA, J.J., Vervoerrecht, Deventer, 1980.

LAUWAARS, R.H. en TIMMERMANS, C.W.A., Europees gemeenschapsrecht in kort bestek, Groningen, 1989.

MYJER, E., "International Covenant on Civil and Political Rights en het Strafrecht", D.D., 1976, 338 e.v.

MOK, M.R. en DUK, R.A.A., Toepassing van Nederlands strafrecht op buiten Nederland begane delicten, NJV-pleadvies, 1980.

NIEBOER, W., Schets materieel strafrecht, Arnhem, 1991.

NOYON, T.J. en LANGEMEIJER, G.E., Het Wetboek van Strafrecht, bewerkt door REMMELINK, J., Arnhem, 7 ed.

ORIE, A.M.M., VAN DER MEIJS, J.G. en SMIT, A.M.G., Internationaal Strafrecht, Zwolle, 1991, 25.

POLLEMANS, A.C., "De tachograafschijf nader bezien", Algemeen Politieblad, 1972, 580 e.v.

POMPE, W.P.J., Handboek van het Nederlandse Strafrecht, Zwolle, 1959.

REMMELINK, J., Hoofdwegen door het verkeersrecht, Zwolle, 1988.

SCHAFFMEISTER, D. en HEIJDER, A., "Concretisering van de wederrechtelijkheid in het strafrecht", in Bij deze stand van zaken. Bundel opstellen aangeboden aan A.L. Melai, Arnhem, 1983, 441 e.v.

SCHERMERS, H.G. en VAN HOUTTE, H., Internationaal en Europees Recht. Compendium voor de rechtspraktijk, Brussel, 1987.

SCHERMERS, H.G. en WELBROECK, D., Judicial protection in the European Communities, Deventer-Boston, 1992.

SEVENSTER, H.G., "Milieustrafrecht in EEG-verband. Het Europa van de milieucrimineel", in Zorgen van heden. Opstellen over het milieustrafrecht in theorie en praktijk, FAURE, M.G., OUDIJK, J.C. en SCHAFFMEISTER, D. (red.), Arnhem, 1991, 409 e.v.

STRIJARDS, G.A.M., Facetten van dwaling in het strafrecht, Arnhem, 1983.

STRIJARDS, G.A.M., Internationaal strafrecht, strafmachtsrecht - algemeen deel, Arnhem, 1984.

STRIJARDS, G.A.M., "Het passief personaliteitsbeginsel in opmars?", D.D., 1985, 189.

STRIJARDS, G.A.M., Strafuitsluitingsgronden, Zwolle, 1987.

STRIJARDS, G.A.M., Hoofdstukken van materieel strafrecht, Utrecht, 1992.

'tHART, A.C., noot onder H.R., 12 februari 1991, N.J., 1991, (nr. 528), 2252 e.v.

SWART, A.H.J., "Politie en veiligheid in het Akkoord en de Overeenkomst van Schengen", NJB, 1991, 209 e.v.

TROMM, J.J.M., Juridische aspecten van het communautair vervoerbeleid, 's Gravenhage, 1990.

VAN BEMMELEN, J.M., Ons Strafrecht, 1, Het materiële strafrecht - algemeen deel, bewerkt door VAN VEEN, Th.W., Groningen, 1986.

VAN DER KOLK, J.A., SCHAT, J.J. en WIEGERINK, F.J.D., Goederenvervoer per vrachtauto. Administratief-rechtelijke regelgeving, Zwolle, 1989.

VAN DER SLUIS, G.A., "Fraude met de tachograaf", Algemeen Politieblad, 1971, 204 e.v.

VAN DIJK, P. en VAN HOOF, G.J.H., De Europese Conventie in theorie en praktijk, Nijmegen, 1990.

VERVAELE, J.A.E., EEG-fraude en Europees economisch strafrecht, Utrecht, 1991.

WASSERMAN, J.M.A., Jaarboek vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg 1990, Arnhem, 1990.

DUITSLAND

- ESER, A., en HUBER, B., "Observations on the development of criminal law in Europe between 1986 and 1988", 1991, Suppl. to "Strafrechtsentwicklung in Europa -3- Landesberichte 1986/1988, Freiburg i. Bresgau.
- HEUKELS, T., Intertemporales Gemeinschaftsrecht, Baden-Baden, 1990.
- HUBER, B., "Developments of criminal law in Europe: an overview", European Journal of Crime, Criminal Law and Criminal Justice, 1993, nr. 1, p. 57 e.v.
- JESCHECK, H.H., Lehrbuch des Strafrechts. Allgemeiner Teil, Berlin, 1978, (3ed.).
- KOLLER, I., Transportrecht. Kommentar zu Spedition und Strassentransport, München, 1993.
- NOWAK, M., UNO-Pakt über bürgerliche und politische Rechte und Fakultativprotokoll. CCPR-Kommentar, Kehl am Rein, 1989.
- ROXIN, C., Strafrecht. Allgemeiner Teil. Band I. Grundlagen der Aufbau der Verbrechenslehre, München, 1992.
- SCHONKE, A. en SCHRODER, H., Strafgesetzbuch. Kommentar, München, 1988.

ENGELAND

BRYCE, A., "The Control of Waste: Existing Rules and Requirements and the Proposed Directive on Civil Liability for Waste", in Current EC Legal Developments. EC Environnement and Planning Law, VAUGHAN, D. (ed.), London, 1991.

FAWCETT, J.E.S., The application of the European Convention on Human Rights, Oxford, 1987.

GREAVES, R., Transport law of the European Community, London, 1991.

JOHNSON, S.P. en CORCELLE, G., The Environmental Policy of the European Communities, London, 1989.

KISS, A., "International environmental law", in International Encyclopaedia of Laws (gen. ed. BLANPAIN, R.), Environmental Law (ed. BOES, M.), Vol. 1., Deventer.

KISS, A. en SHELTON, D., International Environmental Law, London, 1991.

MCGOLDRICK, D., The Human Rights Committee. Its Role in the Development of the International Covenant on Civil and Political Rights, Oxford, 1991.

SMITH, J.C. en HOGAN, B., Criminal law, London, 1988.

TINNION, J., "The tachygraph case", European Law Review, 1979, 120 e.v.

EUROPESE GEMEENSCHAP - VERENIGDE NATIES

ADAMS, T., "Environmental law in the European Communities", in International Environmental Law and Regulation, SCHLICKMAN, J.A., McMAHON, T. M. en VAN RIEL, N. (coordinating authors), 1991, London, E.C.-15.

BUTT PHILIP, A., "L'application des règlements CEE "heures de conduite" et "tachygraphe" dans le secteur des transports routiers: rapport sur l'ensemble des pays de la communauté Européenne", in L'Europe des administrations? La mise en oeuvre de la législation communautaire dans les états membres, SIEDENTOPF, H. en ZILLER, J. (dir.), Brussel, Bruylant, 1988, I, 139 e.v.

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN, "Interne markt. Een gemeenschap-pelijke markt voor diensten. Stand van zaken op 1 januari 1993", 1993.

LAHTI, R., "Article 11", in The Universal Declaration of Human Rights: A Commentary, Oslo, 1992.

NOOR MUHAMMAD, H.N.A., "Due process of law for persons accused of a crime", in The international Bill of Rights. The Covenant on Civil and Political Rights, HENKIN, L., (ed.), New-York, 1981.

POCAR, F., "The International Covenant on Civil and Political Rights", in Manuel on human rights reporting, UNITED NATIONS CENTRE FOR HUMAN RIGHTS, UNITAR (ed.), New-York, 1991.

VAN GERVEN, W., Concl. voor H.v.J., 10 juli 1990, Zaak C-326/88 (HANSEN), Jur., 1990, I, 2919 e.v.

VAN GERVEN, W., Concl. voor H.v.J., 2 oktober 1991, zaak C-7/90 (VANDE-
VENNE), trv, 1992, 158 e.v.

WARNER, J.P., Concl. van 9 november 1978, bij H.v.J., 28 november 1978, Zaak 97/78 (SCUMALLA), Jur., 1978, 2320 e.v.